

Gemeente Halderberge
Bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg
Toelichting

projectnr. 246271
revisie 02
21 juni 2012

	datum	nummer besluit	resultaat
• ontwerp			tervisielegging
• besluit gemeenteraad			gewijzigd vastgesteld
o besluit afdeling bestuursrechtspraak			besluit gs <niet/volledig> in stand gelaten
o in werking			de regel ...geldt niet; de plankaart geldt niet voor

Opdrachtgever

Gemeente Halderberge
Postbus 5
4730 AA OUDENBOSCH

datum vrijgave

21 juni 2012

beschrijving revisie 02

vastgesteld plan

goedkeuring

M.E.C. Mutsaers

vrijgave

C.H.A. Helmes

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	2
1.3	Planopzet	3
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Planologische beleidskaders	5
2.1	Europees- en rijksbeleid	5
2.1.1	Nota Ruimte	5
2.1.2	Nota Mobiliteit	5
2.1.3	Nationaal Milieubeleidsplan 4	6
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	6
2.2.1	Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant	6
2.2.2	Verordening ruimte Noord-Brabant	7
2.3	Gemeentelijke beleid	8
2.3.1	Structuurvisie+ (2001)	8
2.3.2	Halderbergs Verkeersveiligheidsplan (1999)	8
3	Realiserings- en uitvoeringsaspecten	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Akoestiek	11
3.3	Luchtkwaliteit	12
3.4	Bodemkwaliteit	13
3.5	Externe veiligheid	13
3.6	Kabels en leidingen	13
3.7	Ecologie	13
3.8	Waterhuishouding	15
3.9	Archeologie	17
4	Toelichting op de planregels	19
4.1	Juridische regeling	19
4.1.1	Verbeelding	19
4.1.2	Regels	19
5	Economische uitvoerbaarheid	21
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
6.1	Overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro	23
6.2	Zienswijzprocedure	23

Bijlage

1. Landschapsplan
2. Zienswijzennotitie
2. Vooroverleg reacties

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N640 en N641 door de kern van Oudenbosch vervullen een functie voor doorgaand en bestemmingsverkeer. Deze functie is ook vastgelegd in het provinciale verkeers- en vervoersplan. De verkeersstroom door de kern leidt tot geluidhinder en problemen met de luchtkwaliteit. Ook belemmert het verkeer het oversteken van de weg. Als gevolg van de grote hoeveelheid verkeer door de kern is de leefbaarheid de laatste jaren verslechterd. Daarnaast staat de doorstroming van het verkeer onder druk. De hoeveelheid verkeer - in combinatie met de kruisingen en de gelijkvloerse spoorwegovergang - is hiervan de oorzaak. De verkeersproblemen leiden tot een verminderde bereikbaarheid van de kern Oudenbosch en een problematische verkeersveiligheid.

De gemeente Halderberge wil de leefbaarheids- en verkeersproblematiek in de kern van Oudenbosch oplossen. De afgelopen jaren hebben diverse studies plaatsgevonden naar mogelijke oplossingen van de problematiek, zowel in de vorm van maatregelen in de kern als naar rondwegtracés.

De vigerende bestemmingsplannen boden geen mogelijkheid tot het realiseren van een rondweg. Daarom is in 2009-2010 een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Op 4 februari 2010 heeft de gemeente Halderberge het bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch" vastgesteld. Ten aanzien van de vaststelling is door diverse personen beroep ingesteld bij de Raad van State. Op 2 november 2011 heeft de Raad van State de beroepen ongegrond verklaard en is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

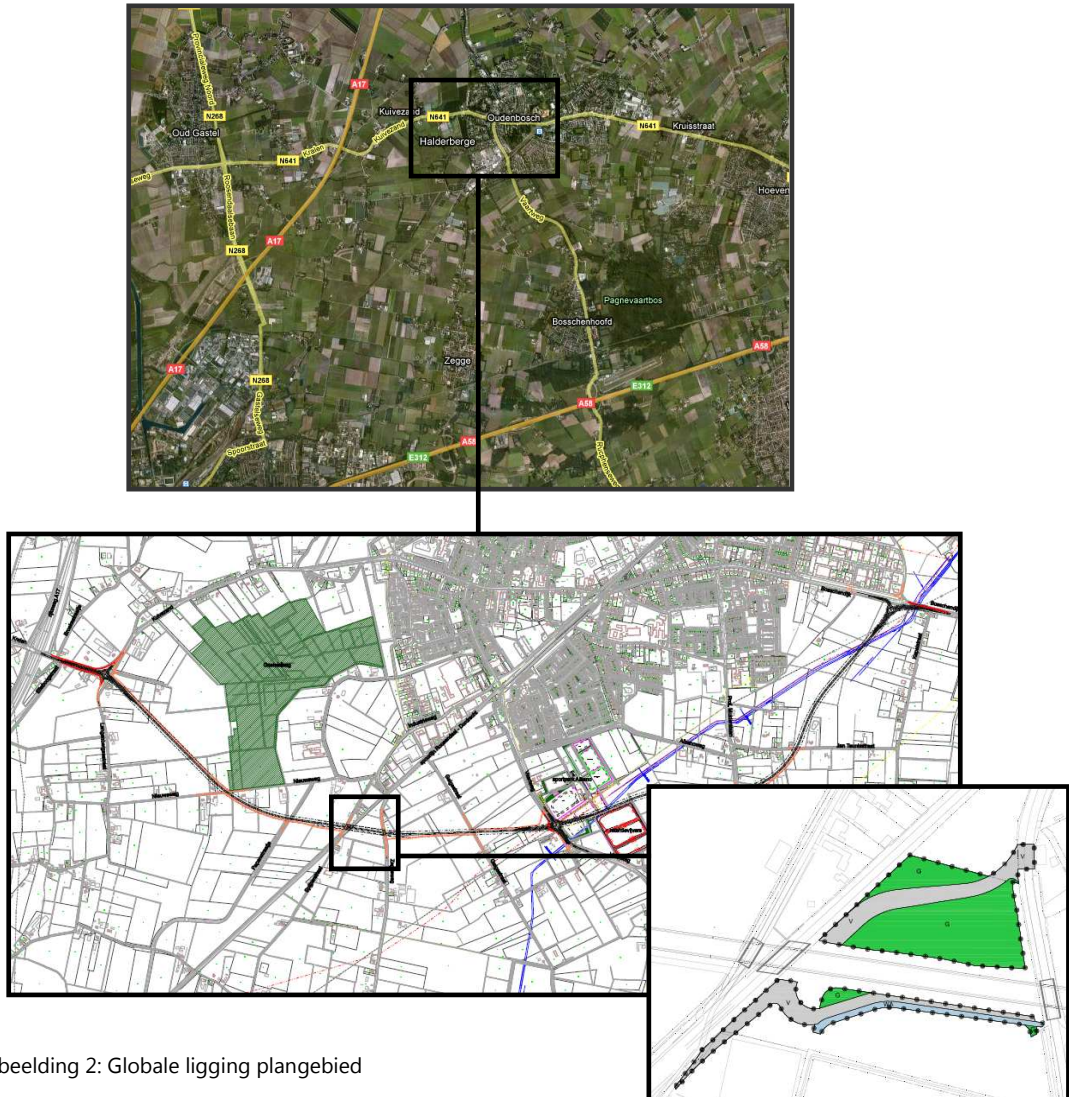
Als gevolg van de bezuinigingen bij provincie en gemeente is binnen het project Rondweg Oudenbosch onderzocht of er versoberingsmaatregelen mogelijk waren die weinig gevolgen zouden hebben voor de verkeersveiligheid van met name het langzaam verkeer. Een van de versoberingsmaatregelen, de lus in de Zeggeweg, past niet volledig binnen het onherroepelijk geworden bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch". Om deze versobering door te kunnen voeren en daarmee te kunnen voldoen aan de bezuiningsmaatregel is onderhavig (postzegel) bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging plangebied

De rondweg is globaal gelegen ten zuiden van Oudenbosch, tussen de Kruisstraat en N641 door de kern van Oudenbosch. De N641 vervult een functie voor doorgaand verkeer en voor bestemmingsverkeer.

Het plangebied is ten noorden van de geplande rondweg gelegen tussen de spoorlijn Roosendaal-Dodrecht en de Zeggeweg en ten zuiden van de rondweg tussen de Spijperstraat en de Zeggeweg.

De rondweg en de globale begrenzing van het plangebied zijn weergegeven op afbeelding 2.



Afbeelding 2: Globale ligging plangebied

1.3 Planopzet

Voor het bestemmingsplan 'Reconstructie Zeggeweg' is gekozen voor specifieke bestemmingen die, waar nodig, een zekere mate van flexibiliteit bieden. Dit alles wel binnen duidelijke kaders, waardoor de aan het plan te verbinden rechtszekerheid niet in het gedrang komt. Deze kaders worden bepaald door de onderdelen waaruit een bestemmingsplan tenminste dient te bestaan: verbeelding, regels en toelichting. Hieronder is een korte beschrijving opgenomen over deze onderdelen.

Verbeelding:

Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen in het plangebied aangegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

Regels:

Hierin zijn het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden van de binnen het plangebied aangegeven gronden, bouwwerken van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming zijn doelen of doeleinden aangegeven en is beschreven op welke wijze deze doelen of doeleinden worden nagestreefd. Per bestemming zijn bouwregels gesteld, die eisen stellen ten aanzien van de bouw mogelijkheden. Zowel de regels als de verbeelding worden conform het gemeentelijke 'handboek digitale bestemmingsplannen', en de landelijke richtlijnen zoals het SVBP 2008 en IMRO 2008 toegepast.

Toelichting:

In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van de in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (alsmede het Bro) verrichte onderzoeken (bestaande toestand en mogelijke en wenselijke ontwikkeling) opgenomen. Daarnaast dienen een rapportering van de inspraak en de uitkomsten van het in artikel 3.1.1 van het Bro bedoelde overleg, deel uit te maken van de toelichting.

IMRO 2008 en SVBP 2008

De regels en verbeelding worden opgesteld volgens IMRO 2008 en SVBP 2008 alsmede het gemeentelijke 'handboek digitale bestemmingsplannen'. IMRO 2008 staat voor Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en heeft betrekking op de inrichting van de ruimtelijke instrumenten van de Wro. Dit is het informatiemodel voor het opstellen en het uitwisselen van visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene regels op alle bestuurlijke niveaus. Het model is geschikt voor uitwisseling van informatie tussen de organisatie op het gebied van de ruimtelijk ordening en aanverwante werkterreinen. SVBP 2008 staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Doel van deze standaard is het op vergelijkbare wijze inrichten, vormgeven en verbeelden van bestemmingsplannen en de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Tot het moment waarop het voorliggende bestemmingsplan 'Reconstructie Zeggeweg' in werking treedt, gelden in het plangebied onderstaande bestemmingsplannen.

nr.	Vigerende bestemmingsplannen	Gemeente
1	Rondweg Oudenbosch	Halderberge
2	Buitengebied Halderberge	Halderberge

Zoals gesteld past de lus van de Zeggeweg niet binnen de vigerende bestemmingen van het gebied. Hierdoor moet er een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld om de realisatie van de lus mogelijk te maken. De lus wordt ruimtelijk-planologisch vastgelegd in onderhavig bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat een beschrijving van de aanleiding voor het bestemmingsplan, de huidige (juridische) situatie van het plangebied en de planvorm. In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst, bestaande uit Europees- en rijksbeleid, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 volgen aspecten die van invloed zijn op het gebied. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting op de planregels gegeven. Hoofdstuk 6 bevat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het gevoerde vooroverleg).

2 Planologische beleidskaders

In dit hoofdstuk wordt in het kort en voor zover relevant het beleidskader toegelicht, waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen.

2.1 Europees- en rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte worden de uitgangspunten voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd, waarbij het gaat om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt.

De nota bevat daarmee niet alleen de ruimtelijke uitspraken zoals die eerder in het ontwerp van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waren opgenomen, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), voor zover het kabinet daaraan vasthoudt. Daarnaast worden in de Nota Ruimte ook de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven opgenomen.

De kern van het beleid ligt in het toepassen van efficiënte manieren om met de ruimte om te gaan. Uitgangspunt van het beleid is dat de ruimtebehoefte zoveel mogelijk wordt gehonoreerd en dat er gezocht wordt naar mogelijkheden om tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. De focus ligt op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte zijn alleen uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen of die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. Rode contouren komen daarom in de nota niet meer voor; een goede waarborging en ontwikkeling van de kwaliteit van specifieke natuurgebieden en landschappen wel.

2.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (2004) is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven voor de komende decennia.

Mobiliteit is voor burgers een belangrijke bestaansvoorwaarde. Het verplaatsen van mensen en goederen levert een belangrijke bijdrage aan de economische, sociale en/of individuele ontplooiing. Het algemene uitgangspunt voor mobiliteitsbeleid is dan ook "mobiliteit mag". Maar behalve een positieve bijdrage aan de maatschappij kent mobiliteit ook maatschappelijke consequenties. Beleidsmatig wordt gestreefd de consequenties tot een minimum te beperken: mobiliteit met verstand.

2.1.3 Nationaal Milieubeleidsplan 4

Met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) uit juni 2001 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid.

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar een duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Dit NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijkheid van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft op 1 oktober 2010 een Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (Svro) vastgesteld en is op 1 januari 2011 in werking getreden.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) vraagt overheden om hun belangen helder in een structuurvisie te definiëren en aan te geven hoe zij deze willen realiseren. De Svro geeft aan welke ambities de provincie heeft en hoe zij deze wil realiseren. In de nieuwe structuurvisie geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040.

Op het gebied van infrastructuur heeft de provincie als belangrijkste ambitie het bevorderen van de (internationale) bereikbaarheid van Brabant en het afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen met infrastructuur. In de Svro wordt het belang van landschappelijke inpassing van wegen benadrukt. De provincie vindt het van belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied. Bij routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteiten.

Op 22 oktober 2008 ondertekenden de provincie Noord-Brabant en de gemeente Halderberge een intentieovereenkomst waarin afspraken staan inzake de aanpak van de komproblematiek in Oudenbosch en de totstandkoming van de zuidelijke rondweg Oudenbosch met alle bijkomende werken.

2.2.2 Verordening ruimte Noord-Brabant

Op 17 december 2010 hebben Provinciale Staten de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 vastgesteld. Deze verordening is in twee fasen tot stand gekomen;

- de Verordening ruimte fase 1, die op 23 april 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van het toen geldende provinciaal beleid;
- de Verordening ruimte fase 2, waarvan het ontwerp op 1 en 22 juni 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van nieuw beleid dat is opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en gedeeltelijk ook een herziening van de verordening ruimte, fase 1.

Op 1 maart 2011 is de verordening 2011 in werking getreden.

De Verordening ruimte bestaat net als een bestemmingsplan uit kaarten, regels en een toelichting. Op basis van de Verordening is het plangebied aangewezen als verwevingsgebied, Agrarisch gebied en als gebied voor niet-agrarische ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied.

Als regel is voor de ontwikkeling van niet-agrarische functies de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteitsverbetering van het landschap van toepassing.

Dit artikel bevat enkele algemeen geformuleerde regels waaraan een bestemmingsplan, dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg buiten bestaand stedelijk gebied, moet voldoen. Deze regels zijn in hoofdzaak gericht op een goede onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling.

Kwaliteitsverbetering

In het kader van het bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch is uitgebreid stilgestaan bij de gevolgen van de Rondweg voor het landschap. Daarom is een landschapsplan opgesteld en is met de provincie Noord Brabant een overeenkomst opgesteld voor natuurcompensatie ter grootte van 1 hectare direct grenzend aan het Gastels Laag. Daarnaast worden in het kader van de Rondweg enkele agrarische bedrijven beëindigd en worden de opstallen gesloopt. Met al deze maatregelen is er ruim voldaan aan de kwaliteitsverbetering zoals bedoeld in artikel 2.2 van de verordening ruimte.

De nu voorgestelde wijziging in het ontwerp van de rondweg is van beperkte betekenis in relatie tot het totale project. De in het bestemmingsplan Rondweg beschreven kwaliteitsverbetering middels landschappelijke inpassing, natuurcompensatie en sloop van bedrijfsbebouwing zijn dan ook geheel van toepassing op dit postzegelbestemmingsplan. Daarnaast kan het inkorten van de tunnel met 100 meter ook gezien worden als kwaliteitsverbetering van het landschap.

Aanvulling op ontwerp van de rondweg

De geplande rondweg zou aanvankelijk de Spijperstraat, de spoorlijn Roosendaal-Dordrecht en de Zeggeweg ongelijkvloers kruisen. Daarvoor was een tunnelbak van circa 700m voorzien. Vanuit een sobere en doelmatige inzet van beschikbare financiële middelen is inmiddels besloten deze tunnelbak met 100m in te korten. Hierdoor kan de aanvankelijk voorziene overkluizing Zeggeweg niet worden gerealiseerd, immers is de tunnel daar alweer aan het klimmen naar maaiveld.

Door het inkorten van de tunnelbak kan de overkluizing Zeggeweg niet worden gerealiseerd. Daarmee zou de Zeggeweg doodlopend worden, tenzij een alternatieve oplossing mogelijk is. Omdat de Zeggeweg een verbindingsweg is tussen Oudenbosch en Zegge is het onwenselijk deze route te onderbreken. Door de overkluizing Zeggeweg circa 150m in westelijke richting te verschuiven komt deze tegen de spoorlijn te liggen. Daar is de tunnel op het diepste punt en kan de overkluizing Zeggeweg wel gerealiseerd worden. Om de Zeggeweg aan te sluiten op de nieuwe overkluizing dient wel aan de noord- en zuidzijde van de tunnel een verbinding gerealiseerd te worden tussen de Zeggeweg en overkluizing. Zowel de overkluizing Zeggeweg als de te realiseren wegen aan de noord en zuidzijde van de tunnel zullen worden ingericht met 2 rijstroken.

Op verzoek van Prorail wordt ook het zuidelijke deel van de Spijperstraat aangesloten op de nieuwe overkluizing Zeggeweg. Daarmee ontstaat in de toekomst de mogelijkheid voor Prorail om de onoverzichtelijke spoorwegovergang Spijperstraat aan de openbaarheid te onttrekken.

Conclusie

Dit bestemmingsplan moet gelezen worden in samenhang met het bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch". In het bestemmingsplan wordt uitvoerig ingegaan op de noodzaak van de rondweg en te treffen maatregelen. De reconstructie van de Zeggeweg vloeit voort uit de nut en noodzaak van de rondweg en de versoberingsmaatregelen. Waardoor ook dit plan voldoet aan het provinciaal beleid.

2.3 Gemeentelijke beleid

2.3.1 Structuurvisie+ (2001)

Op 27 september 2001 is door de gemeenteraad van de gemeente Halderberge de Structuurvisie+ vastgesteld. Met de Structuurvisie+ wil de gemeente de richting aangeven voor een kwalitatieve, duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

De Structuurvisie+ is opgebouwd uit lagen. De onderste laag betreft het watersysteem, de bodemtypologie, de geomorfologie en de natuur- en cultuurhistorische waarden. De tussenlaag wordt gevormd door de belangrijke weg-, spoor- en waterverbindingen en de bovenste laag bestaat uit de occupatiepatronen van wonen, werken, landbouw en recreatie.

Met betrekking tot de kernen wordt in de Structuurvisie+ aangegeven dat behoud en versterking van de bestaande historische bebouwingstructuren uitgangspunt dient te zijn alsmede het behoud van de waardevolle historische lijnen en landschapselementen.

2.3.2 Halderbergs Verkeersveiligheidsplan (1999)

Sinds 1999 realiseert de gemeente Halderberge op gefaseerde wijze 30 en 60 km/h gebieden om het aantal verkeersongevallen terug te dringen. Het beleid richt zich hierbij op het volgende:

- een sobere inrichting van 30 km/h zones;
- een beperking van de inrichting conform een 60 km/h zone, behalve wanneer dit volgens ongevallencijfers noodzakelijk is;
- maatregelen op locaties met letselongevallen;
- aanvullende maatregelen op basis van suggesties van bewoners.

Om de veiligheid zowel objectief als subjectief te verbeteren worden zowel ongevalgegevens als bewoners/belanghebbenden geraadpleegd.

3 Realiserings- en uitvoeringsaspecten

3.1 Inleiding

In het recentelijk onherroepelijk geworden bestemmingsplan 'Rondweg Oudenbosch' zijn reeds diverse milieuaspecten onderzocht. In dit bestemmingsplan kan volstaan worden met een deel van deze onderbouwing. Ten behoeve van de aspecten akoestiek, water, flora en fauna en archeologie zijn nieuwe onderzoeken uitgevoerd. In onderstaande paragrafen wordt nader ingegaan op de diverse aspecten.

De rapportages die ten grondslag liggen aan de onderstaande beschrijvingen zijn als losse bijlagen bij het bestemmingsplan bijgevoegd.

3.2 Akoestiek

Algemeen

Geluidzone van een weg

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere woningen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de Lden-waarde in dB bepaald.

Dosismaat Lden

De geluidbelasting vanwege wegverkeer wordt sinds 1 januari 2007 aangeduid met de dosismaat Lden, uitgedrukt in dB (deciBel). De Lden-waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- het geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB.

Grenswaardensystematiek Wet geluidhinder

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk zijn, dient een hogere waarde te worden vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten.

Conclusies

Fysieke wijziging Zeggeweg en Spijperstraat:

De fysieke wijzigingen aan de Zeggeweg en Spijperstraat is een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Als gevolg van de wijziging treden geen overschrijdingen van de geluidgrenswaarde.

3.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (Wm). In dit hoofdstuk heeft Nederland de Europese kaderrichtlijn (1996/62/EG), de eerste dochterrichtlijn (1999/30/EG) en de tweede dochterrichtlijn (2000/69/EG) geïmplementeerd in nationale wetgeving. Het doel is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De implementatie van de kaderrichtlijn en dochterrichtlijnen is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van mensen. De grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan, dat op een gegeven tijdstip moet zijn bereikt.

In het besluit 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM zijn een aantal categorieën aangegeven waar van op voorhand gezegd is dat deze NIBM zijn. De aanleg van de rondweg valt niet onder één van deze categorieën. Daarom is in het bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

Conclusie

In het luchtkwaliteitsonderzoek behorende bij het bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch" is geconcludeerd dat de realisatie van de rondweg geen overschrijding van de grenswaarden, zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer, tot gevolg heeft. Ook bij de aansluiting worden geen grenswaarden worden overschreden. Er wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van de rondweg van Oudenbosch. Hierbij wordt opgemerkt dat het verkeersgedrag (remmen, optrekken, stilstaan) is verdisconteerd in de gehanteerde emissiefactoren, die corresponderen met het wegtype en de snelheden die op het betreffende wegvlak gereden worden.

Bij de realisering van de lus van de Zeggeweg zullen de concentraties PM₁₀ en NO₂, bij een gelijkblijvend verkeersaanbod licht stijgen, maar blijven ver onder grenswaarden, waarmee een luchtkwaliteitsonderzoek niet noodzakelijk is.

3.4 Bodemkwaliteit

Bij het onderzoek naar bodemkwaliteit ten behoeve van de rondweg Oudenbosch zijn de gronden van het onderhavige plangebied reeds onderzocht. Een nieuw bodemonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

In eerder uitgevoerde bodemonderzoeken zijn een aantal licht verhoogde gehalten in grond en grondwater aangetoond. Op de locatie is een aantal verdachte deellocaties te onderscheiden, te weten: de locaties met een brandstofopslagtank en de locaties met een bestrijdingsmiddelenopslag.

Voorafgaand aan de aankoop van de gronden, die nodig zijn voor de rondweg, worden verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd. De agrarische percelen welke in gebruik zijn als landbouwgrond, kunnen als onverdacht voor bodemverontreiniging worden beschouwd. Wel dient rekening te worden gehouden met licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen in zowel grond als grondwater.

Op enkele agrarische erven is een aantal bovengrondse opslagtanks en opslag van bestrijdingsmiddelen aanwezig. Daarnaast is niet uit te sluiten dat asbestverdachte erfverhardingen aanwezig zijn. Middels terreininspecties en het houden van interviews met de huidige eigenaren wordt geverifieerd of genoemde opslagtanks, opslag van bestrijdingsmiddelen en asbestverdachte erfverhardingen op de onderzoekslocatie aanwezig zijn.

3.5 Externe veiligheid

Dit bestemmingsplan, waarin de aanpassing van het wegprofiel wordt mogelijk gemaakt, heeft geen consequenties voor de externe veiligheid in het gebied. Het bestemmingsplan maakt geen kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen mogelijk, die beschermd moeten worden tegen de gevolgen van incidenten. Bovendien zorgt de aanpassing niet voor een andere omvang van het transport van gevaarlijke stoffen, of een (negatieve) aanpassing van de ongevalsfrequentie (de kans op een ongeval).

3.6 Kabels en leidingen

In het plangebied komen geen relevante leidingen voor, die dienen te worden opgenomen op de verbeelding.

3.7 Ecologie

Algemeen

Vanuit de huidige natuurwetgeving is de initiatiefnemer bij ruimtelijk ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van de mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden in het plangebied en de beïnvloedingszone. Het gaat daarbij om beschermde natuurgebieden (Natuurbeschermingswet 1998 en het beschermingsregime van de Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde soorten (Flora- en faunawet).

Natuurbeschermingswet

De gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet en omvat de Natura 2000-gebieden. In de Natura 2000-gebieden zijn de beschermde natuurmonumenten alsmede de gebieden met de status Vogel- en/of Habitatrichtlijn gebied, opgenomen. Globaal kan gesteld worden dat de gebiedsbescherming gericht is op de bescherming van de waarden waarvoor een gebied is aangewezen. Deze bescherming is gebiedspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied.

Flora- en Faunawet

De soortbescherming is opgenomen in de Flora- en faunawet. Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden van de inheemse flora en fauna. Door, voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen, stil te staan bij aanwezige natuurwaarden, kan onnodige schade aan beschermde soorten worden voorkomen of beperkt. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing ex art. 75 Flora- en faunawet noodzakelijk. Voor algemene soorten geldt een vrijstellingsbesluit.

Onderzoek

Het doel van voorliggende terreinbezoek is het opsporen van strijdigheden van de uitoefening van de wijzigingsbevoegdheid voor het perceel op de plankaart met de Flora- en faunawet en het bepalen of de aanvraag van een Flora- en faunawet ontheffing noodzakelijk is.

Conclusie

Kort samengevat is het resultaat van het terreinbezoek dat zich in het plangebied geen strikt beschermde dier- of plantensoorten bevinden die de wijzigingsbevoegdheid wezenlijk kunnen beïnvloeden. Vanuit de Flora- en faunawet zijn er geen belemmeringen voor het uitoefenen van de wijzigingsbevoegdheid voor het perceel op de plankaart.

De aangetroffen en verwachte soorten (Tabel 1-soorten) vallen onder het Vrijstellingsbesluit bij artikel 75 Flora- en faunawet waarvoor een vrijstelling geldt van de ontheffingsplicht. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld, mits de zorgplicht in acht wordt genomen.

Zorgplicht

Voor alle beschermde soorten, dus ook voor de soorten die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt wel een zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 2 Flora- en faunawet). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan beschermde soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen.

Werken buiten kwetsbare periode

De kwetsbare perioden voor de verschillende soortgroepen zijn niet allen gelijk. Als 'veilige' periode voor alle groepen geldt in het algemeen de periode van half augustus tot half november, de periode waarin de voortplantingstijd achter de rug is en dieren als vleermuizen, overige zoogdieren en amfibieën nog niet in winterslaap zijn. Indien voorbereidende werkzaamheden, als bouwrijp maken, in die periode worden uitgevoerd, kan daarna gedurende het winterseizoen en het daarop volgende voorjaar probleemloos worden gewerkt.

Werken in kwetsbare periode

Indien vooraf bekend is dat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen de kwetsbare perioden van de soorten, is het zaak ervoor te zorgen dat het gebied tegen die tijd ongeschikt is als leefgebied voor die soorten. Zo kan bijvoorbeeld vegetatie gedurende het groeiseizoen kort gemaaid worden, zodat er geen vogels gaan broeden en het tegen de winter ook ongeschikt is voor kleine zoogdieren die in winterslaap gaan.

Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden beschermde soorten worden waargenomen dienen maatregelen te worden genomen om schade aan deze individuen zo veel mogelijk te voorkomen (bijvoorbeeld wegvangen en verplaatsen).

3.8 Waterhuishouding

In het recentelijk onherroepelijk geworden bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch" zijn diverse milieuaspecten onderzocht waaronder het aspect water. Ten behoeve van een optimalisatie van een deel van het ontwerp van de Rondweg is de kruising nabij de Zeggeweg/Spijperstraat aangepast. De aanpassing van het ontwerp past niet binnen het recentelijk onherroepelijk geworden bestemmingsplan. Om deze strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan weg te nemen, moet voor dit deel van de rondweg een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch" is reeds de watertoets doorlopen en een waterparagraaf opgesteld. In de waterparagraaf worden de huidige- en toekomstige situatie voor de rondweg beschreven. Op de waterparagraaf is op 5 augustus 2009 een positief Wateradvies van waterschap Brabantse Delta ontvangen (kenmerk: 2009/7276). Voor wat betreft de huidige situatie, de randvoorwaarden en uitgangspunten van de waterbeheerder voor de rondweg wordt verwezen naar de waterparagraaf opgenomen in bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch". De wijzigingen ten opzichte van de situatie beschreven in het vigerende bestemmingsplan zijn onderstaand beschreven.

Beleid

Europees- en rijksbeleid water

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw' (WB21)', is de zorg over het toenemende hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet is van mening dat er een aanscherping in het denken over water dient plaats te vinden. Nadrukkelijker zal rekening moeten worden gehouden met de (ruimtelijke) eisen die het water aan de inrichting van Nederland stelt.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is afgesproken dat water een medesturend aspect is binnen de ruimtelijke ordening en dat het watersysteem 'op orde' moet worden gebracht. Dit betekent dat het watersysteem robuust en veerkrachtig moet zijn en moet voldoen aan de normen voor wateroverlast, nu en in de toekomst. In het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (2008) is wederom afgesproken om het watertoetsproces te doorlopen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten van rijk, provincies en gemeenten.

Het Watertoetsproces is verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (2003). Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 ter vervanging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) is de wettelijk verplichte werkingsfeer van het Watertoetsproces beperkt tot bestemmingsplannen, inpassingsplannen, projectbesluiten en buitentoepassingsverklaringen. Bij landelijke, provinciale en gemeentelijke structuurvisies is het Watertoetsproces geen voorgeschreven onderdeel meer, maar in de praktijk zal daarbij ook de inbreng van de waterbeheerder gevraagd worden.

Voor gemeenten en waterschappen geldt dat sinds 2006 het gemeentelijk waterplan (incl. de basisinspanning riolering, mogelijke optimalisaties en de grondwaterproblematiek) opgesteld moet zijn. Hierbij dienen de partijen rekening te houden met de ruimteclaims voortvloeiend uit de toepassing van de (werk)normen. Sinds eind 2009 moeten de waterplannen van de waterbeheerders (waterkwaliteitsdoelen) gereed zijn. De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng en kwaliteit van water in de ruimtelijke ordening.

Het ontwerp van het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet dat in 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW.

De basisprincipes van bovengenoemd beleid zijn: meer ruimte voor water en het voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd. Dit is in WB21 geconcludeerd in de twee drietrapsstrategieën voor: Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren) en Waterkwaliteit (schoonhouden, schoon en vuil scheiden, zuiveren).

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. In de Waterwet zijn alle vergunningen betreffende 'water' opgenomen. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

De Watertoets

Onderdeel van het rijksbeleid is de invoering van de watertoets. De watertoets dient te worden toegepast op nieuwe ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, inpassingsplannen, projectbesluiten en buitentoepassingsverklaringen. Als een gemeente een ruimtelijk plan wil opstellen, stelt zij de waterbeheerder vroegtijdig op de hoogte van dit voornemen. De waterbeheerders stellen dan een zogenaamd wateradvies op. Het ruimtelijk plan geeft in de waterparagraaf aan hoe is omgegaan met dit wateradvies.

Gewijzigde situatie ten opzichte van vigerende bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen nabij de Zeggeweg en de Spijperstraat aan de zuidwestzijde van Oudenbosch. Door het plangebied loopt tevens de spoorwegverbinding Dordrecht - Roosendaal. De situatie opgenomen in het vigerende bestemmingsplan is in onderstaande figuur weergegeven.

De gewijzigde situatie ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan voorziet in een geoptimaliseerde situatie nabij de kruising Zeggeweg met de nieuwe Rondweg Oudenbosch. Doormiddel van een viaduct wordt de Zeggeweg met een lus vanuit het noorden over de nieuwe Rondweg geleid en aan de zuidzijde weer aangesloten op de bestaande Zeggeweg. Deze aanpassing heeft circa 1540 m² extra verhard wegoppervlak tot gevolg. Conform de afspraken gemaakt met de waterbeheerder stroomt het hemelwater van het wegoppervlak via de berm af en wordt opgevangen en geïnfiltreerd via bermgreppels en retentie aanwezig langs de weg. De benodigde compensatie (circa 120 m³) voor deze extra verharding is ruimschoots aanwezig in de bermgreppels die langs de weg zijn voorzien en in de retentie die is voorzien in het gebied tussen de Zeggeweg en de Rondweg. De retentievoorzieningen dienen te voldoen aan de eisen zoals opgenomen in de Beleidsregel Hydraulische randvoorwaarden 2009 van waterschap Brabantse Delta.

Er zijn geen wijzigingen voorzien aan de situatie nabij de tunnelbak voor de passage met de spoorlijn Roosendaal - Dordrecht ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

Kruising A waterloop

De rondweg en Zeggeweg kruisen een categorie A waterloop van waterschap Brabantse Delta (zie afbeelding 3). In de toekomstige situatie dient de aan- en afvoersituatie en het onderhoud van de A waterloop gewaarborgd te blijven.



Afbeelding 3: Ligging primaire waterloop (categorie A)

Watervergunning

Voor alle wijzigingen in de waterhuishouding (hemelwater afvoeren vanaf verhard oppervlak, dempen en graven van waterlopen, wijzigen en aanleggen van kunstwerken enzovoorts) dient een watervergunning in het kader van de Waterwet worden aangevraagd bij waterschap Brabantse Delta. Het onttrekken van grondwater is tevens meldings- of vergunningsplichtig.

3.9 Archeologie

Algemeen

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van deze archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De Wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden.

Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht kunnen worden. Wie de bodem in wil, bijvoorbeeld om te bouwen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek te (laten) uitvoeren. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische vondsten. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de "verstoorder" betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Onderzoek

Het bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch is in 2011 vastgesteld. Om de rondweg te optimaliseren is het nodig de aansluiting bij de Zeggeweg anders in te richten dan oorspronkelijk voorzien. Dit wordt middels een nieuw bestemmingsplan procedureel gerealiseerd. Hiertoe dienen een beperkt aantal deelaspecten voor het nieuwe deel nader te worden onderzocht op een vergelijkbare wijze als waarop de rest van de rondweg is bekeken. Voor archeologie is er op één deel van het tracé zowel ten noorden als ten zuiden van het oorspronkelijke tracé grond bijgekomen waar bodemingrepen staan gespland (zie kaartbijlage). Deze terreinen zijn derhalve middels een verkennend booronderzoek onderzocht op maandag 30 januari 2012.

Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat de top van de C-horizont in elk geval in 9 van de 10 uitgevoerde boringen verstoord is en derhalve een zeer geringe kans is op het aantreffen van archeologische intacte resten.

De enige boring met een intact restant van een BC-horizont bevindt zich in een verhoudingsgewijs laag gelegen deel van het plangebied met een verhoudingsgewijs dikke Bouwvoor/A-horizont. De conclusie lijkt dan ook gerechtvaardigd dat in het verleden een deel van de A-horizont van het hoger gelegen deel van het plangebied of het westelijk daarop aansluitende gebied is afgeschoven naar het oostelijk deel van het plangebied.

Oorspronkelijk lag dat lager en was natter en derhalve minder geschikt voor bewoning. Ook hier is de kans op aantreffen van archeologische resten uiterst klein.

Op basis van deze conclusies luidt het advies om het plangebied vrij te geven voor het aspect archeologie zonder nader onderzoek uit te voeren. Ook voor vrijgeven (delen van) plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Het betreft dan vaak kleine sporen of resten die niet door middel van een booronderzoek kunnen worden opgespoord. Op grond van artikel 53 van de Monumentenwet 1988 dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de Minister (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: ARCHIS-meldpunt, telefoon 033-4217682). Een vondstmelding bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog kan ook.

4 Toelichting op de planregels

4.1 Juridische regeling

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de juridische regeling van het bestemmingsplan 'Reconstructie Zeggeweg'. De juridische regeling bestaat uit een verbeelding en de set regels. Deze onderdelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook altijd gezamenlijk geraadpleegd en gelezen te worden. De regels zijn gebaseerd op de het onherroepelijk geworden bestemmingsplan 'Rondweg Oudenbosch'.

4.1.1 Verbeelding

Op de verbeelding van bestemmingsplan 'Reconstructie Zeggeweg' zijn delen van de verschillende percelen binnen het plangebied "ingekleurd" met een bestemming, waarvoor in de regels allerlei bepalingen zijn vastgelegd.

4.1.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen (artikel 1 en 2), hoofdstuk 2 omvat de bestemmingsregels (artikel 3 t/m 5), hoofdstuk 3 de algemene regels (artikel 6 t/m 9). Verder zijn in hoofdstuk 4 de slot- en overgangsregels (artikel 10 en 11) opgenomen.

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1

Begrippen; de in de regels gebezigde begrippen worden hierin omschreven ter voorkoming van misverstanden of verschil in interpretatie.

Artikel 2

Wijze van meten; een omschrijving van de wijze waarop het meten dient plaats te vinden.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 t/m 5

De bestemmingen; de meeste bestemmingen zijn opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;

De in dit plan opgenomen bestemmingen zijn:

- | | |
|-----------|------------|
| • groen | artikel 3; |
| • verkeer | artikel 4; |
| • water | artikel 5; |

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 6

Anti-dubbeltelregel; in deze bepaling is geregeld dat gronden die reeds bij een verleende bouwvergunning zijn meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning of het doen van een mededeling in aanmerking mag worden genomen.

Artikel 7

Algemene bouwregel; hierin zijn alle algemene bouwregels opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn.

Artikel 8

Algemene ontheffingsregels; hierin zijn alle ontheffingsbevoegdheden opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn.

Artikel 9

Algemene wijzigingsregels; hierin zijn alle bevoegdheden opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 10

Overgangsrecht; hierin staan de overgangsregels voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruiksactiviteiten die afwijken van de bestemmingen en/of de regels in het bestemmingsplan.

Artikel 11

Slotregel; dit artikel geeft de titel van de regels van het bestemmingsplan aan.

5 Economische uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van de Rondweg inclusief de lus Zeggeweg hebben gemeente Halderberge en provincie Noord-Brabant middelen gereserveerd.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst met het opsturen van het concept ontwerpbestemmingsplan naar de verschillende overlegpartners.

Onderstaand is aangegeven op welke manier de maatschappelijke uitvoerbaarheid precies getoetst is en op welke wijze dit heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

6.1 Overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan Rondweg Oudenbosch voorgelegd aan de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Brabant;
2. Ministerie van Defensie en Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
3. Brabantse Delta;
4. Railinfrabeheer/Prorail, Beheer en Instandhouding regio Zuid;
5. Essent Netwerk Brabant bv, Afdeling Netplanning;
6. Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, Afdeling Regionale Ontwikkeling;
7. Brabantse Milieufederatie;
8. ZLTO;
9. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen.

Van de instanties onder nummer 1, 3, 4, 6 en 9 is een reactie ontvangen. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen. De provincie Noord-Brabant en de Brabantse Delta hebben een inhoudelijke opmerking gegeven op de toelichting van het bestemmingsplan. De opmerkingen zijn verwerkt. De reacties zijn opgenomen in bijlage 3 van dit bestemmingsplan.

6.2 Zienswijzeprocedure

Ingevolge artikel 3.8 van de Wro is het ontwerp bestemmingsplan 'Reconstructie Zeggeweg' voor een ieder ter inzage gelegd van 29 maart tot en met 10 mei. Gedurende deze periode konden schriftelijk zienswijzen ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan naar voren worden gebracht. Gedurende deze periode zijn in totaal 4 zienswijzen ontvangen. De zienswijzennotitie is opgenomen in bijlage 2.

Bijlage 1: Landschapsplan

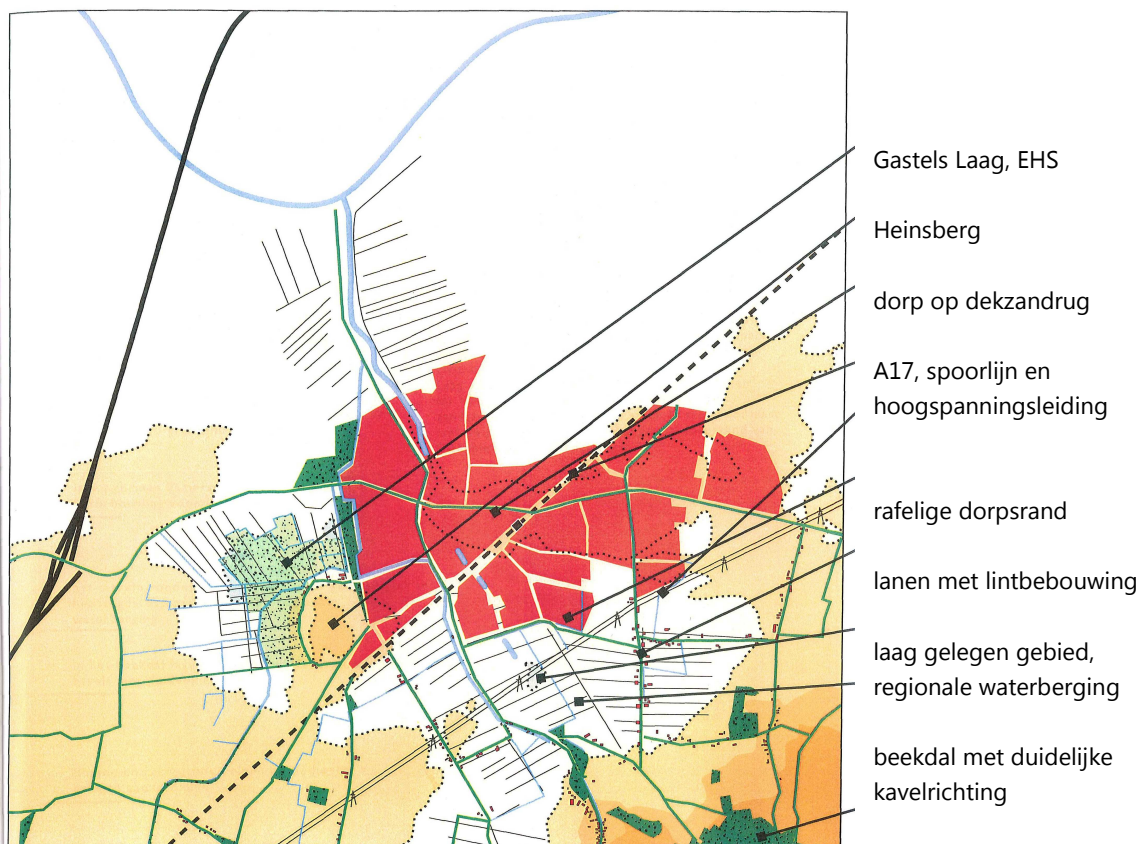
Het tracé van de rondweg Oudenbosch dient ook landschappelijk te worden ingepast. Hiervoor is een landschapsplan opgesteld. Hierin zijn de ruimtelijke en landschappelijke componenten voor het gekozen tracé onderzocht en geanalyseerd. De doelstelling van het landschapsplan is het inpassen van de nieuwe rondweg in de landschappelijke samenhang. Dat betekent dat de weg wordt geïntegreerd in de omgeving en dat eventuele ruimtelijke knelpunten worden opgelost. De kaart behorende bij het landschapsplan is in bijlage 1 opgenomen.

Algemeen

De basis voor het landschapsplan ligt in de "Gebiedsvisie rondweg Oudenbosch" (door bureau Lubbers). De gebiedsvisie beschrijft de landschapsstructuur. Het gebied ten zuiden van de kern Oudenbosch wordt gemarkeerd door historische noord-zuidlijnen, met contrasten in open en besloten, nat en droog.

Landschappelijke eenheden

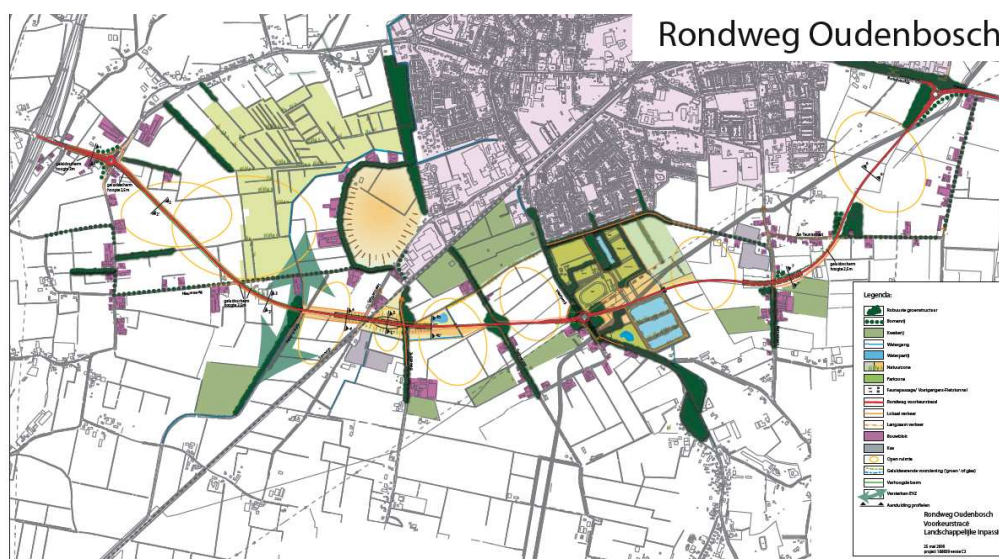
Van oost naar west zijn er 4 landschapstypen te onderscheiden. In het oosten de kleinschalige verkaveling van de oude zandontginningen, gevolgd door het Bossche Laag met het karakteristieke dijkje van de Albanoweg.



Afbeelding 11: Landschapsstructuur

Ten westen van de Vaartweg liggen de hoger gelegen jongere zandontginningen met een rationele verkaveling. Ten noordwesten van het spoor wordt het beeld bepaald door de hoger gelegen Heinsberg en het natte en open Gastels Laag.

In het hele gebied liggen duidelijk aanwezige groenstructuren in de vorm van wegbegeleidende beplanting en bomenrijen. De landschappelijke structuren staan in schril contrast met de rafelige en onsamenhangende dorpsrand van Oudenbosch. Bij de landschappelijke inpassing van de rondweg is rekening gehouden met enerzijds de beleving van het totale tracé, en anderzijds met de lokale situatie. Onderstaand een afbeelding van de landschappelijk inpassing, in bijlage 1 is de kaart behorende bij het landschappelijke inpassingsplan op A4 opgenomen.



Afbeelding 12: Landschappelijke inpassing.

Kruising groenstructuur

De nieuwe rondweg doorsnijdt verschillende landschappelijke eenheden. Het wegbeeld is een afwisseling van relatief open landschap en wegwervingen met doorgaans sterke groenstructuren. Voor de landschappelijke inpassing is gekozen om ter plaatse van de kruisende wegen de groenstructuren te versterken en in de open gebieden geen wegbegeleidende beplanting toe te passen. De kruispunten met de Vaartweg, Galgestraat, Zeggeweg, Papenstraatje en Langenbergsestraat worden versterkt met beplanting in de vorm van boomgroepen. Door het 'verdikken' van de groenstructuur ter plaatse van een doorsnijding worden de lijnvormige structuren optisch met elkaar verbonden en daardoor beter beleefbaar. Daarnaast is een verdikking ecologisch waardevol, als compensatie voor het verdwenen groen en als buffer voor overstekende fauna (vleermuizen, vogels).

Parallelwegen en wegbermen

Door de aanleg van de rondweg wordt op een aantal plaatsen de wegenstructuur aangepast. Bestaande wegen worden afgesloten en via een ventweg of parallelweg aangesloten op een andere weg. Tussen de rondweg en de parallelweg wordt op een aantal plaatsen een verhoogde berm aangelegd, met name in het westelijk deel van het plangebied. Het talud zorgt enerzijds voor een landschappelijke inpassing van de

weg doordat de rijbaan aan het zicht onttrokken wordt. Anderzijds levert het een veiliger situatie op doordat koplampen van tegenliggers geen verblindend effect opleveren, met name in de bochten.

Deze zone is ca. 15m breed en het talud is ca. 1m hoog. Vanuit het landschap wordt het zicht op de weg (en weggebruikers), met name in de open landschapsgedeelten, enigszins beperkt. Alle wegbermen en tussenbermen worden zoveel mogelijk ecologisch ingericht. Met name de brede verhoogde bermen leveren door de inrichting een extra bijdrage aan de ecologische verbindingen.

Verticaal alignement

De rondweg wordt iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld aangelegd. De verhoogde ligging is nodig in verband met drooglegging (hoge grondwaterstand). Er komen twee tunnelbakken, namelijk onder het spoor (Spijperstraat en Zeggeweg) en de Nattestraat.

Geluidwerende voorzieningen

De rondweg levert op enkele plaatsen geluidhinder op voor bestaande woningen. Op die plekken komt een geluidwerende voorziening met een natuurlijke groene uitstraling of een doorzichtig scherm. De voorziening wordt gemiddeld 2,5 m hoog, afhankelijk van de exacte locatie en geluidbelasting. De voorziening komt op 5,5m uit de kant van de weg te staan in verband met de "obstakelvrije zone", de veiligheid van de weggebruiker. De geluidweringen komen bij de rotonde Langenbergsestraat, bij het kruispunt met de Nieuweweg, ten westen van de Vaartweg, en ten noorden en zuiden van de Jan Teunisstraat.

Bijlage 2: Zienswijzennotitie

Bestemmingsplanprocedure ex. artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening t.b.v. een wijziging in het ontwerp van de rondweg. Deze wijziging past niet volledig in het onherroepelijke bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch. Om deze wijziging door te kunnen voeren en daarmee te kunnen voldoen aan de bezuinigingsmaatregel is het ontwerp bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg opgesteld.

Het ontwerp bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg heeft vanaf 29 maart 2012 zes weken ter inzage gelegen tot 10 mei 2012.

1. Zienswijze reclamant 1. Ingekomen op 27 april 2012 en dus ontvankelijk.

Reclamant 1 vraagt zich af of de besparingen op de uitvoering van de rondweg aan de ene kant, geen extra kosten of andere nadelige effecten geeft op een ander vlak.

1. De verkeersveiligheid, op een zeer bochtige wijze moet straks de rondweg worden overgestoken. De Zeggeweg is een drukke weg, alsmede een fietsroute voor schoolgaande jeugd. Op het voorkomen van verkeersslachtoffers mogen geen besparingen worden toegepast. Daarnaast vormen aanrijdingen eveneens een grote kostenpost.
2. Het melkveebedrijf van reclamant 1 wordt in hevige mate geraakt door de aanleg van de rondweg. Met name hun huiskavel wordt doorkruist door het reeds onherroepelijke tracé van de rondweg en de ontstane veldkavel komt op een nog grotere rijafstand van het bedrijf te liggen door de aanpassing.

Reclamant 1 heeft de opstelling van de Provincie Noord-Brabant ervaren als betreurenswaardig inzake de schadeloosstelling en zij vragen zich dan ook af of ze de bedrijfsvoering naar hun vrije wens kunnen blijven uitvoeren, te weten weidegang voor hun melkkoeien, jongvee en droge koeien en het realiseren van een gezinsinkomen. Met de ter inzage gelegde reconstructie Zeggeweg raakt Reclamant 1 nog meer grond kwijt die in de nabijheid van hun bedrijf ligt.

Om bovenstaande redenen verzoekt reclamant 1 het college om niet in te stemmen met het ontwerp bestemmingsplan reconstructie Zeggeweg en te kiezen voor de oorspronkelijk uit te voeren aanleg van de rondweg. Het is zeer wel mogelijk dat de gemeente Halderberge met deze uitgekilde wijze van aanleg van de rondweg in de toekomst financieel alsnog in de kou komt te staan. Nog belangrijker is dat de verkeersveiligheid op een belangrijke route voor schoolkinderen door deze aanpassing achteruit gaat en dit kan nooit de bedoeling zijn van de aanleg van de rondweg.

Reactie:

- 1 De omlegging Zeggeweg wordt in de toekomstige situatie op dezelfde manier ingericht als de huidige situatie. De omlegging van de Zeggeweg krijgt een maximum snelheid regime van 60 km/h en er worden fietssuggestiestroken gerealiseerd. De intensiteiten op de Zeggeweg nu en in de toekomstige situatie vallen binnen de normen van de maximum richtlijn voor 60 km/h wegen (is 6000 motorvoertuigen per etmaal). Voor fietsers blijven dus dezelfde voorzieningen aanwezig. Als gevolg van de reconstructie is de constatering dat de Zeggeweg meer bochten dan de huidige situatie krijgt juist. Dit betekent echter dat de rechtstanden in de Zeggeweg korter worden

dan in de huidige situatie. Zowel de kortere rechtstanden als het feit dat er meer bochten in de weg komen hebben tot gevolg dat er minder hard gereden kan worden op de Zeggeweg. Een verlaging van de snelheid betekent minder risico's voor de verkeersveiligheid. De gemeente stelt dan ook dat de omlegging geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie is (eerder een verbetering).

- 2 De omrijd afstanden als gevolg van de omlegging van de Zeggeweg is volgens de gemeente beperkt. De omrijdtijd is minder dan 1 minuut voor gemotoriseerd verkeer. Dit wordt gezien als een acceptabele tijdspanne. In het kader van de grondverwerving wordt getracht zorg te dragen voor vervangende grond (dit is niet meer dan een inspanningsverplichting). Voor gronden die reclamant 1 dient af te staan vanwege realisering van dit project is het principe van volledige schadeloosstelling van toepassing.

Conclusie:

Op grond van bovenstaande reacties geeft de zienswijzen geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg.

2. Zienswijze ontvangen van reclamant 2. **Ingekomen op 9 mei 2012 en dus ontvankelijk.**

Reclamant 2 exploiteert een glastuinbedrijf aan de Zeggeweg. De nieuw geplande weg komt op zeer korte afstand van zijn kassen.

1. Reclamant 2 betreurt het op de eerste plaats dat er niet of nauwelijks overleg met hem is gepleegd alvorens het voorliggende ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Toen reclamant 2 vorig jaar op het gemeentehuis werd uitgenodigd om dit ontwerpplan te bespreken was hij zeer verrast. Reclamant 2 heeft inmiddels begrepen dat de aanpassingen van het geplande tracé van de rondweg Oudenbosch zijn ingegeven door besparingen aan de zijde van de overheden. Bij de Zeggeweg wordt de beoogde tunnelbak verkort en in de plaats daarvan wordt een bypass gemaakt van of via de Zeggeweg en de Spijpestraat.
2. Reclamant 2 vraagt zich echter af of de door de gemeente, resp. de provincie geplande besparingen op de uitvoering van de rondweg wel opwegen tegen de kosten en andere nadelige effecten van de uitvoering van het voorliggende ontwerpplan.
Kosten als gevolg van onder andere de noodzakelijke aanpassingen van de kassen van reclamant 2 omdat er een deel van zijn bedrijfsperceel nodig is voor de uitvoering van het voorliggende ontwerpplan. Voorts denkt reclamant 2 aan de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid van de nu geplande reconstructie van de Zeggeweg. Via een zeer bochtig tracé moet straks alsnog de spoorlijn worden gekruist. De Zeggeweg is nu al een heel drukke weg met niet alleen veel vrachtverkeer en personenauto's, maar ook met veel schoolgaande jeugd die van deze weg gebruik moeten gaan maken. Het wordt volgens reclamant 2 bovendien een tweebaansweg zonder fietspaden, want daar is schijnbaar geen ruimte voor. Reclamant 2 en ook anderen vrezen dan ook de nodige verkeersslachtoffers. Alleen hierom al mag niet vanwege kostenbesparingen voor dit alternatieve tracé gekozen worden. De rondweg Oudenbosch dient dan ook uitgevoerd te worden zoals die al is gepland.

3. Wat reclamant 2 betreft is verder aan de orde dat de nieuw geplande weg wordt aangelegd op slechts ca. 2 meter afstand van zijn kassen. Deze zeer korte afstand van de weg tot zijn kassen bevreemdt reclamant 2 zeer. Immers in het ter plaatse van het bedrijf van reclamant 2 geldende bestemmingsplan is voorgeschreven dat een kas gebouwd dient te worden op minstens 15 meter uit de as van de weg. Op het terrein van reclamant 2 heeft dit tot gevolg gehad dat reclamant 2 zijn kassen langs de weg op een afstand van 12 meter uit zijn perceelsgrens moesten realiseren. Reclamant 2 gaat ervan uit dat dit met name uit veiligheidsoverwegingen zo is voorgeschreven. Echter nu het de overheid, gemeente en provincie, schijnbaar goed uitkomt, is plots een afstand van ca. 2 meter al voldoende tussen de kassen van reclamant 2 en de nieuw geplande weg.
4. Gelet op de zeer korte afstand tussen de kassen en de geplande weg vreest reclamant 2 ook zeer voor beschadigingen van zijn kassen, met name de ruiten in hun kassen. Immers de schoolgaande jeugd fietst straks op diezelfde korte afstand van slechts 2 meter van zijn kassen. De kans op vandalisme en schade aan de ruiten (door het gooien van stenen) van de kassen van reclamant 2 is dan ook zeer reëel. Ook hierom dient er sprake te zijn van een grotere afstand tussen de kassen van reclamant 2 en de geplande weg. En ingeval de ruimere afstand, zoals geregeld in het bestemmingsplan Buitengebied, niet mogelijk en niet haalbaar is, dan dient het voorliggende ontwerpplan niet verder in procedure gebracht te worden. Reclamant 2 vraagt zich af of in voldoende mate met hun kosten en schade rekening wordt gehouden, reclamant 2 vreest van niet.
5. Reclamant 2 vreest vervolgens voor fikse trillingen in zijn kassen langs het geplande tracé op grond van het voorliggende ontwerpplan. Zware vrachtwagens zullen dan op zeer korte afstand langs de kassen van reclamant 2 rijden. Dit levert zware trillingen op met alle schadelijke gevolgen vandien. Ook dit wilt reclamant 2 niet.
6. Reclamant 2 vreest voorts dat er totaal geen rekening ermee wordt gehouden dat er in zijn kassen personen aan het werk zijn. Behalve reclamant 2 zelf is zijn personeel in de kassen aan het werk, ook op plekken die straks pal langs die nieuwe geplande weg liggen. Mochten zich ongelukken op die weg voordoen waardoor bijvoorbeeld een of meer vrachtwagens of personenauto's de kassen van reclamant 2 binnen rijden dan is de kans op dodelijke slachtoffers zeer groot, dit los van de materiele schade die dan zal optreden. Reclamant 2 wilt een dergelijk gevaarlijke situatie voorkomen en vraagt de gemeente en de provincie om het voorliggende ontwerpplan niet verder in procedure te nemen en alsnog de geplande rondweg Oudenbosch uit te voeren. De geplande besparingen kunnen tegen dit soort mogelijke gevolgen nooit en te nimmer opwegen.
7. Ander praktisch probleem dat zich gaat voordoen als het voorliggende ontwerpplan uitgevoerd gaat worden is dat reclamant 2 tussen zijn kassen en de geplande weg geen ruimte meer heeft voor de installatie waarmee de ruiten van de kassen worden schoongemaakt. Schone ruiten in de kassen zijn van groot belang voor een goede opbrengst. Ook dit zal reclamant 2 schade of extra kosten opleveren. Reclamant 2 vraagt zich af of hier rekening mee is gehouden.

Daarnaast begrijpt reclamant 2 dat hij wellicht niet de enige agrarische ondernemer is die grond dient af te staan en extra schade en kosten gaat ondervinden van de uitvoering van het voorliggende ontwerpplan.

Reclamant 2 heeft aangegeven dat er sinds kort van de zijde van de gemeente en de provincie geprobeerd wordt om tot overleg te komen. Zoals hiervoor al opgemerkt is er schijnbaar een stuk grond van reclamant 2 nodig om de geplande reconstructie van de Zeggeweg te realiseren. Een gepland overleg op 3 mei is door omstandigheden niet doorgedaan, er wordt binnenkort een nieuw overleg ingepland.

Reactie:

- 1 Reclamant 2 is in een zo vroeg mogelijk stadium geïnformeerd en betrokken bij de plannen. Er hebben meerdere overleggen plaatsgevonden. Reclamant 2 geeft aan dat de aanpassingen aan het geplande tracé zijn ingegeven door besparingen aan de zijde van de overheden. Er is geen sprake van aanpassing van het tracé van de rondweg. Slechts op het onderdeel parallelweg heeft een wijziging plaatsgevonden van het plan. Op verzoek van Prorail wordt ook het zuidelijke deel van de Spijperstraat aangesloten op de nieuwe overkluizing Zeggeweg. Daarmee ontstaat in de toekomst de mogelijkheid voor Prorail om de onoverzichtelijke spoorwegovergang Spijperstraat aan de openbaarheid te onttrekken. Dit is ingegeven vanuit de insteek de veiligheid (spoor en weg) te verhogen. Vanwege de bereikbaarheid van het achtergelegen gebied voor de daar gevestigde bedrijven is een alternatief ontworpen. Dit betreft een parallel-verbinding aan de zuidzijde van het spoor van de Spijpestraat naar de Zeggeweg. Vervolgens is vanuit de opgelegde versoberingsronde het geplande viaduct Zeggeweg direct naast het spoor gepland.
- 2 In overleg met reclamant 2 en diens adviseur op 16 mei jl. is gebleken dat aanpassingen aan de kassen niet wenselijk zijn gezien de teeltinrichting in de kassen. Reclamant 2 heeft wel aangegeven dat een (doorzichting plexi)scherf noodzakelijk is om de kas en werknemers in de kas te beschermen. De gemeente zal samen met reclamant 2 bekijken hoe en op welke exacte locatie een dergelijk scherm gerealiseerd kan worden. De kosten voor deze voorziening zullen worden betaald vanuit het project. De omlegging Zeggeweg wordt in de toekomstige situatie op dezelfde manier ingericht als de huidige situatie. De omlegging van de Zeggeweg krijgt een maximum snelheid regime van 60 km/h en er worden fietssuggestiestroken gerealiseerd. De intensiteiten op de Zeggeweg nu en in de toekomstige situatie vallen binnen de normen van de maximum richtlijn voor 60 km/h wegen (is 6000 motorvoertuigen per etmaal). Voor fietsers blijven dus dezelfde voorzieningen aanwezig. Als gevolg van de reconstructie is de constatering dat de Zeggeweg meer bochten dan de huidige situatie krijgt juist. Dit betekent echter dat de rechtstanden in de Zeggeweg korter worden dan in de huidige situatie. Zowel de kortere rechtstanden als het feit dat er meer bochten in de weg komen hebben tot gevolg dat er minder hard gereden kan worden op de Zeggeweg. Een verlaging van de snelheid betekent minder risico's voor de verkeersveiligheid. De gemeente stelt dan ook dat de omlegging geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie is (eerder een verbetering).

- 3 Enkel de meest noordelijke punt van het kassencomplex komt op een afstand van ca. 2 meter afstand te liggen van de verkeersbestemming. De weg zelf komt op een afstand van 3,5m te liggen. In het gesprek op 16 mei 2012 zijn twee opties besproken:
- De situatie in overeenstemming brengen met het bestemmingsplan door aankoop van een deel van de kas en dit deel te slopen.
 - De weg realiseren op 3,5m van de kas en maatregelen treffen om veiligheid te borgen.

Reclamant 2 heeft de voorkeur uitgesproken voor het treffen van maatregelen en niet voor het aankopen en slopen van een deel van de kas. Naar aanleiding van de zienswijze en het gesprek is de verkeersbestemming teruggebracht tot de rand van de weg. De ruimte tussen de weg en de kas krijgt een groenbestemming.

Het vigerende bestemmingsplan Buitengebied biedt de mogelijkheid om met een binnenplanse ontheffing kassen te realiseren op een kortere afstand dan 15m vanuit de as van de weg, mits de verkeersveiligheid niet in het geding komt. Door de nu al te realiseren voorziening wordt hieraan voldaan. Middels een ontheffing kan reclamant 2 de kas, indien nodig / wenselijk realiseren op dezelfde locatie.

- 4 Zoals onder 2 is aangegeven gaat de gemeente samen met de reclamant bekijken hoe en op welke exacte locatie een scherm gerealiseerd kan worden.
- 5 Op basis van metingen is vastgesteld dat de verkeersintensiteit op de Spijperstraat laag is. Het gaat tijdens een meetperiode van 1 week om 159 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag. Bestaande uit ca 64 % personenauto's, ca 14 % vrachtauto's en ca 22 % overige, motoren, (brom)fietzers etc.
- Bij het ontwerpen van de verhardingsconstructie wordt uitgegaan van deze functionele gegevens alsmede van de bodemgegevens. De opbouw van de verhardingsconstructie zal hierop worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de omlegging van de Spijperstraat en de Zeggeweg wordt voorzien van een asfaltverharding. Het bovenstaande in overweging nemende stelt de gemeente dat de verkeersintensiteiten in relatie tot de toe te passen wegdekverharding geen aanleiding kan zijn tot trillingshinder voor de kassen.
- 6 Zoals onder 2 is aangegeven gaat de gemeente samen met de reclamant bekijken hoe en op welke exacte locatie een scherm gerealiseerd kan worden. Daarnaast is de verkeersbestemming teruggebracht tot de rand van de weg en is de ruimte tussen de verkeersbestemming en plangrens bestemd tot 'groen'.
- 7 Zoals onder 2 is aangegeven gaat de gemeente samen met de reclamant bekijken hoe en op welke exacte locatie een scherm gerealiseerd kan worden. Dit zal dan een plexischerm zijn zodat er voldoende zonlicht in de kassen komt. Tevens zal bekeken worden of na plaatsing van het scherm er nog voldoende ruimte overblijft voor de installatie voor de glasbewassing. Op 16 mei jl. is de afspraak gemaakt dat zaken in het veld worden uitgezet zodat een betere beeldvorming ontstaat.

Conclusie:

Op grond van bovenstaande reacties geeft de zienswijze aanleiding tot het aanpassen van de plankaart van het bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg. De

verkeersbestemming wordt teruggebracht tot de rand van de weg en de ruimte tussen de verkeersbestemming en plangrens wordt bestemd tot 'groen'.

3. Zienswijze ontvangen van reclamant 3.
Ingekomen op 5 april 2012 en dus ontvankelijk.

Reclamant 3 wil bezwaar maken tegen de nieuwe plannen van de rondweg Oudenbosch. Hij woont tegen de spoorlijn aan en hij geeft aan dat de gemeente de Zeggeweg wil gaan verleggen.

- 1 Reclamant 3 geeft aan dat hij meer (geluids)overlast krijgt. Deze overlast betreft lichten van de auto's, het lawaai en vervuiling van gas uitstoot. Daarnaast geeft reclamant 3 aan dat door de nieuw te plaatsen verlichting hij geen privé meer heeft in zijn tuin.
- 2 Reclamant 3 vraagt zich af hoe het nu met de mensen moet zoals scholieren, wandelaars en toeristen nu de spoorwegovergang aan de Spijperstraat wordt gesloten. Reclamant 3 oppert het idee om een fietstunnel onder de spoorlijn te plaatsen. Of een stukje open te laten zodat er alleen fietsers en wandelaars langs kunnen, wel bewaakt met overwegbomen. Reclamant 3 ziet anders het wandelgebied verdwijnen.
- 3 Reclamant 3 vreest voor wateroverlast op zijn perceel.
- 4 Reclamant 3 vraagt wie er moet bezuinigen, gemeente provincie of prorail?

Reactie:

- 1 Het staat reclamant 3 vrij om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek tot vergoeding van planschade in te dienen, zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Mocht als gevolg van de onderhavige planontwikkeling een dergelijk verzoek voor planschade bij de gemeente worden ingediend, dan zal onafhankelijk onderzoek te zijner tijd moeten uitwijzen of dit verzoek terecht is. Het is vervolgens aan het college van burgemeester en wethouders om te beoordelen of tot vergoeding van planschade zal worden overgegaan. Voordat het verzoek in behandeling wordt genomen dient door de verzoeker €500,00 aan recht te worden betaald. Wanneer positief wordt besloten op het verzoek, ontvangt verzoeker dit betaalde recht terug.
- 2 Een fietstunnel zoals reclamant 3 voorstelt is zowel technisch als financieel niet haalbaar in verband met de tunnelbak van de rondweg op deze locatie. Het in de toekomst laten vervallen van de spoorwegovergang Spijpestraat heeft slechts een beperkte invloed op omrijd afstanden (via Zeggeweg) maar vergroot de verkeersveiligheid op zowel weg als spoor enorm. Vanwege de bereikbaarheid van het achterliggende gebied is een alternatief ontworpen. Dit betreft een parallelverbinding aan de zuidzijde van het spoor van de Spijpestraat naar de Zeggeweg.
- 3 Door middel van technische maatregelen wordt ervoor zorggedragen dat u geen wateroverlast zal ondervinden op uw perceel.
- 4 Het project is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente en provincie. De kosten worden verdeeld op basis van het veroorzakersprincipe en de wegvakkentheorie. Als gevolg van de bezuinigingen bij provincie en gemeente is binnen het project Rondweg Oudenbosch onderzocht of versoberingsmaatregelen mogelijk zijn. Op verzoek van Prorail wordt ook het zuidelijke deel van de Spijpestraat

aangesloten op de nieuwe overkluizing Zeggeweg. Daarmee ontstaat in de toekomst de mogelijkheid voor Prorail om de onoverzichtelijke spoorwegovergang Spijperstraat aan de openbaarheid te onttrekken. Dit is ingegeven vanuit de insteek de veiligheid (spoor en weg) te verhogen.

Conclusie:

Op grond van bovenstaande reacties geeft de zienswijze geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg.

4. Zienswijze ontvangen reclamant 4.

Ingekomen op 8 mei 2012 en dus ontvankelijk.

Reclamant 4 geeft aan dat veel mensen zich de laatste tijd druk hebben gemaakt om het Gastels Laag omdat zij bang zijn dat het droog komt te liggen.

Reclamant 4 maakt zich de meeste zorgen over de vervuiling op het industrieterrein Industrieweg, wat bij de gemeente en provincie bekend is.

- 1 Reclamant 4 geeft aan dat bij de aanleg van een tunnel onder de spoorlijn, er voor langere tijd grondwater zal worden weggepompt. Reclamant 4 denkt dat de vervuiling wordt verplaatst.
Reclamant 4 vindt verder dat er eerst goed onderzoek moet plaatsvinden.

Reactie:

- 1 Deze zienswijze heeft geen betrekking op de onderhavige bestemmingsplanprocedure. Wel wordt er onderzoek gedaan naar de beschreven problematiek. Dit heeft de aandacht van de gemeente en de provincie. Bij de realisatie van de tunnelbak zal men ervoor zorgdragen dat er geen verplaatsing van de verontreiniging aan de Industrieweg plaatsvindt.

Conclusie:

Op grond van bovenstaande reacties geeft de zienswijze geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg.

Bijlage 3: Vooroverleg reacties

Claire Hoogers

Van: AMAA.v.Dijk@mindef.nl
Verzonden: woensdag 8 februari 2012 12:59
Aan: Claire Hoogers
Onderwerp: RE: gemeente halderberge - vooroverleg bestemmingsplan reconstructie zeggeweg

Geachte mw. Hoogers,

Naar aanleiding van het toegezonden voorontwerp kan ik u mededelen dat er vanuit Defensie geen opmerkingen zijn op het plan.

Vriendelijke groet,

Annemiek van Dijk

Medewerker Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ministerie van Defensie
Dienst Vastgoed Defensie-Directie Zuid
Postbus 412
5000 AK Tilburg
tel: 013-5117 869

Van: Claire Hoogers [mailto:c.hoogers@halderberge.nl]
Verzonden: vrijdag 3 februari 2012 11:43
Aan: %DVD DZ ROM, CDC/DVD/DZ; 'energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl'; 'k.moll@brabantsedelta.nl'; 'marc.heinen@prorail.nl'; 'essent@essent.nl'; 'roplannenbrabant@rws.nl'; 'bmf@brabantsemilieufederatie.nl'; 'maja.de.mijis@zlto.nl'; 'gemeente@rucphen.nl'
CC: Ronald van Heijningen
Onderwerp: gemeente halderberge - vooroverleg bestemmingsplan reconstructie zeggeweg

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de realisatie van de Rondweg Oudenbosch is in 2009 een bestemmingsplan opgesteld, dat op 4 februari 2010 door de gemeenteraad van Halderberge is vastgesteld. Door de uitspraak van de Raad van State is het bestemmingsplan 'Rondweg Oudenbosch' op 2 november 2011 onherroepelijk geworden.

Als gevolg van bezuinigingen bij de Provincie Noord Brabant is het technisch ontwerp op onderdelen aangepast om kosten te besparen.
Een aanpassing die niet volledig past binnen het vastgestelde bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch is het creëren van een 'lus in de Zeggeweg', zodat de spoortunnel circa 100 meter korter kan worden.

Het onderhavige concept ontwerp-bestemmingsplan (postzegelplan) is een aanvulling op het onherroepelijke bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch en maakt de 'lus in de Zeggeweg' planologisch mogelijk.

Via deze weg willen wij uw instantie / organisatie raadplegen in het kader van het vooroverleg.
Wij verzoeken u om zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 4 weken te reageren op het postzegelplan 'Reconstructie Zeggeweg'. Ook als u geen opmerking heeft op het bovenstaande plan in het kader van het vooroverleg, ontvangen we hiervan graag zo spoedig mogelijk een bevestiging van uw instantie / organisatie.

Met vriendelijke groet,

Claire Hoogers

Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening | Gemeente Halderberge | Afdeling Ruimtelijke- en Economische zaken
Postbus 5 | 4730 AA Oudenbosch
T 0165 - 390514 | F 0165 - 318858 | E c.hoogers@halderberge.nl | I www.halderberge.nl
Werkdagen: maandag | dinsdagochtend | woensdag | donderdag | vrijdagochtend

Claire Hoogers

Van: Rijkswaterstaat ROplannen Brabant <roplannenbrabant@rws.nl>
Verzonden: dinsdag 21 februari 2012 13:09
Aan: Claire Hoogers
Onderwerp: RE: gemeente halderberge - vooroverleg bestemmingsplan reconstructie zeggeweg

Geachte mevrouw Hoogers,

Allereerst dank voor toezending van het bestemmingsplan. Ik verwacht als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling geen effecten op hoofdinfrastructuur als rijksweg A17 of rijksweg A58. Het plan vormt voor mij dan ook geen aanleiding tot een nadere reactie.

Rest mij succes toe te wensen in de verdere planprocedure.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gert Jan Nass
adviseur ruimtelijke ordening en plantoetsing

.....
Rijkswaterstaat dienst Noord-Brabant
Afdeling Planvorming en Advies
Zuidwal 58 5211 JK 's-Hertogenbosch

Postbus 90157 | 5200 MJ 's-Hertogenbosch

.....
M 06-46 38 21 16

gertjan.nass@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Van: Claire Hoogers [<mailto:c.hoogers@halderberge.nl>]
Verzonden: vrijdag 3 februari 2012 11:43
Aan: 'DVDDZROM.DZ.DVD.CDC@mindef.nl'; 'energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl'; 'k.moll@brabantsedelta.nl'; 'marc.heinen@prorail.nl'; 'essent@essent.nl'; Rijkswaterstaat ROplannen Brabant; 'bmf@brabantsemilieufederatie.nl'; 'maja.de.mijs@zito.nl'; 'gemeente@rucphen.nl'
CC: Ronald van Heijningen
Onderwerp: gemeente halderberge - vooroverleg bestemmingsplan reconstructie zeggeweg

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de realisatie van de Rondweg Oudenbosch is in 2009 een bestemmingsplan opgesteld, dat op 4 februari 2010 door de gemeenteraad van Halderberge is vastgesteld. Door de uitspraak van de Raad van State is het bestemmingsplan 'Rondweg Oudenbosch' op 2 november 2011 onherroepelijk geworden.

Als gevolg van bezuinigingen bij de Provincie Noord Brabant is het technisch ontwerp op onderdelen aangepast om kosten te besparen.

Een aanpassing die niet volledig past binnen het vastgestelde bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch is het creëren van een 'lus in de Zeggeweg', zodat de spoortunnel circa 100 meter korter kan worden.

Het onderhavige concept ontwerp-bestemmingsplan (postzegelplan) is een aanvulling op het onherroepelijke bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch en maakt de 'lus in de Zeggeweg' planologisch mogelijk.

Via deze weg willen wij uw instantie / organisatie raadplegen in het kader van het vooroverleg.

Claire Hoogers

Van: marc.heinen@prorail.nl
Verzonden: dinsdag 14 februari 2012 13:08
Aan: Claire Hoogers
Onderwerp: FW: gemeente halderberge - vooroverleg bestemmingsplan reconstructie zeggeweg
Bijlagen: toelichting.pdf; waterparagraaf.pdf; archeologisch onderzoek.pdf; flora en fauna.pdf; plankaart.pdf; regels.pdf; Oudenbosch.pdf

Geachte mevrouw Hoogers,

Ik kan u mededelen dat ProRail in dit stadium - behoudens het navolgende - geen inhoudelijke opmerkingen op het plan heeft.

Wij willen graag in dit stadium van de procedure het volgende onder uw aandacht brengen.
Tijdens gevoerd overleg tussen vertegenwoordigers van uw gemeente en ProRail (de heer Van Betuw) over deze aangelegenheid heeft ProRail uw gemeente verzocht de overweg Spijperstraat op te heffen. Wij verzoeken u dit mee te nemen in de planvorming en besluitvorming. Korthedshalve verwijs ik u naar de bijgevoegde brief (Oudenbosch.pdf) die hieromtrent door ProRail aan uw gemeente is verzonden. Voor meer informatie omtrent het gevoerde overleg kunt u contact opnemen met de heer Van Betuw (088-2316431).

Met vriendelijke groet,

Marc Heinen
Medewerker

ProRail
Regio Zuid
Postbus 624
5600 AP Eindhoven

Gebouw De Veste
18 Septemberplein 30

T 088 - 231 14 36
F 088 - 231 16 99
Werkdagen: ma/di/wo/do

Van: Claire Hoogers [<mailto:c.hoogers@halderberge.nl>]

Verzonden: vrijdag 3 februari 2012 11:43

Aan: 'DVDDZROM.DZ.DVD.CDC@mindef.nl'; 'energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl'; 'k.moll@brabantsedelta.nl'; Heinen, MTM (Marc); 'essent@essent.nl'; 'roplannenbrabant@rws.nl'; 'bmf@brabantsemilieufederatie.nl'; 'maja.de.mijs@zlto.nl'; 'gemeente@rucphen.nl'

CC: Ronald van Heijningen

Onderwerp: gemeente halderberge - vooroverleg bestemmingsplan reconstructie zeggeweg

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de realisatie van de Rondweg Oudenbosch is in 2009 een bestemmingsplan opgesteld, dat op 4 februari 2010 door de gemeenteraad van Halderberge is vastgesteld. Door de uitspraak van de Raad van State is het bestemmingsplan 'Rondweg Oudenbosch' op 2 november 2011 onherroepelijk geworden.

Als gevolg van bezuinigingen bij de Provincie Noord Brabant is het technisch ontwerp op onderdelen aangepast om kosten te besparen.

Een aanpassing die niet volledig past binnen het vastgestelde bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch is het creëren van een 'lus in de Zeggeweg', zodat de spoortunnel circa 100 meter korter kan worden.

Het onderhavige concept ontwerp-bestemmingsplan (postzegelplan) is een aanvulling op het onherroepelijke bestemmingsplan Rondweg Oudenbosch en maakt de 'lus in de Zeggeweg' planologisch mogelijk.

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Halderberge
Via de heer A. van Ham
Postbus 5
4730 AA Oudenbosch

Datum	22-12-2011	Behandeld door	A.C. van Hoof
Uw kenmerk	238725	Telefoonnummer	088 – 231 43 74
Ons kenmerk	VMJB/AH/ P209840/11 1222	Faxnummer	088 – 231 16 99
Onderwerp	Onderdoorgang Zuidelijke omlegging Oudenbosch	E-mail	A.C. van Hoof

Projecten
Relatiebeheer, Regio Zuid

Bezoekadres
De Veste
18 Septemberplein 30
5611 AL Eindhoven

Postadres
Postbus 624
5600 AP Eindhoven

www.prorail.nl

Geacht college,

Naar aanleiding van uw schrijven d.d. 1 december 2011 en het overleg tussen uw gemeente en ProRail d.d. 15 november 2011 kunnen we u berichten dat ProRail B.V. graag meewerkt aan de realisatie van een onderdoorgang ten behoeve van de aanleg van een zuidelijke omlegging in Oudenbosch. In deze brief beschrijven wij het vervolgproces. Daarnaast geven we aan wanneer u onze aanbieding voor de werkzaamheden kunt verwachten. Meer informatie kunt u ook terugvinden in de brochure "Werken rondom het spoor" die wij bij deze brief als bijlage hebben toegevoegd.

Uw vraag en onze aanbieding.

Wij hebben uw klantvraag als volgt geformuleerd:

Kan ProRail medewerking verlenen aan de aanleg van een onderdoorgang in de spoorweg Roosendaal – Lage Zwaluwe ten behoeve van de aanleg van een zuidelijke omlegging te Oudenbosch en tevens medewerking verlenen aan het saneren van de spoorwegovergang Spijperstraat.

ProRail gaat u helpen met de beantwoording van deze vraag door in eerste instantie te onderzoeken welke aanpak benodigd is en welke kosten deze aanpak met zich brengt. ProRail schrijft hiervoor een aanbieding (bestaande uit een plan van aanpak en een offerte) voor de uit te voeren studiewerkzaamheden en/of realisatiewerkzaamheden.

Plan van aanpak en vervolgtraject.

ProRail zal een plan van aanpak opstellen voor een uitwerking van een aantal ontwerpvarianten voor aanleg van de en een proces voorstellen om een voorkeursvariant te selecteren. Vervolgens zal op basis van een voorkeursvariant een objectovereenkomst moeten worden gesloten waarin afspraken worden gemaakt voor de financiering, facturering en planning in de realisatiefase en de exploitatie, inclusief eventueel het beheer en instandhouding. Na besluit tot realisatie zal het aanbestedingstraject worden opgestart,

gebruikmakend van de specialistische kennis en de uitgebreide ervaring van ProRail met het doorlopen van aanbestedingen.

De kosten van het opstellen van het plan van aanpak ramen wij op EURO 25.000,- en prijspeil 2011. Wij zien uw schriftelijke opdracht voor het opstellen van het plan van aanpak met belangstelling tegemoet. Daarvoor ontvangen wij graag één ondertekend exemplaar van deze aanbiedingsbrief retour als opdrachtbevestiging. Door ondertekening van deze brief gaat u akkoord met voornoemde raming voor het opstellen van het plan van aanpak. Na toezending van het plan van aanpak zullen wij de werkelijke kosten bij u in rekening brengen.

Het plan van aanpak kunt u binnen 3 maanden van ons verwachten, vanaf het moment dat wij uw schriftelijke opdracht hebben ontvangen.

Voor vragen of meer informatie kunt u contact opnemen met de heer P. van Betuw, tel. 088-231 64 31.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



A.E. Frings
Directeur regio Zuid

Voor akkoord:

.....
.....

Het college van burgemeester en
wethouders van Halderberge
Postbus 5
4730 AA Oudenbosch

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Onderwerp

Vooroverlegreactie voorontwerp bestemmingsplan 'reconstructie zeggeweg'

Datum

28-februari-2012

Geacht college,

Ons kenmerk

C2064926

In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft u ons om een reactie gevraagd op het voorontwerp bestemmingsplan 'reconstructie zeggeweg'.

Uw kenmerk

In onderstaande reactie beperken wij ons tot de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciale ruimtelijke beleid relevant zijn.

Contactpersoon

1. Planbeschrijving

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een beperkte herziening van het bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch", met als doel om te komen tot versobering van het project. De herziening heeft betrekking op het tracé ter hoogte van de Zeggeweg, waar de geplande tunnel onder het spoor wordt verkort en de brug in de Zeggeweg richting spoor wordt verplaatst.

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Telefoon

2632

Fax

(073) 680 76 45

Bijlage(n)

-

E-mail

adanen@brabant.nl

2. Provinciale belangen

De provincie legt haar hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid tot 2025 vast in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening.

Tegelijkertijd zijn de te beschermen provinciaal ruimtelijke belangen vastgelegd in de Verordening ruimte Noord-Brabant, die sinds 1 maart 2011 in werking is. De Verordening ruimte vormt het provinciale toetsingskader voor ruimtelijke plannen.

Ten aanzien van het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan hebben wij de volgende opmerkingen

Wij zijn van mening dat in de toelichting onvoldoende duidelijk is aangegeven in welke mate deze herziening afwijkt van het bestemmingsplan 'Rondweg Oudenbosch' en daarmee niet geheel voldoet aan artikel 11.14 Verordening ruimte. Wij adviseren de gemeente om de toelichting in dit opzicht te verduidelijken.

Het provinciehuis is
vanaf het centraal
station bereikbaar met
stadsbus, lijn 61 en 64,
halte Provinciehuis of
met de treintaxi.

Wij constateren dat deze herziening voorziet in een verruiming van de verkeersbestemming ten opzichte van het geldende bestemmingsplan "Rondweg Oudenbosch". Het betreft een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor kwaliteitsverbetering als bedoeld in artikel 2.2 Verordening ruimte noodzakelijk is. Dit bestemmingsplan voorziet daarin niet en is om deze reden strijdig met de Vr.

Datum

28-februari-2012

Ons kenmerk

C2064926

3. Conclusie

Op basis van de overgelegde gegevens constateren wij strijdigheid met de Verordening ruimte op de hiervoor genoemde punten. Wij vragen u het Bestemmingsplan aan te vullen dan wel te wijzigen en daarbij nadrukkelijk rekening te houden met wat hierboven is verwoord.

De directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving,
namens deze,

P.M.A. van Beek,
bureauhoofd Toezicht Ruimtelijke Ontwikkeling



Gemeente Halderberge
Afdeling Ruimtelijke- en Economische Zaken
Mevrouw C. Hoogers
Postbus 5
4730 AA OUDENBOSCH

Uw e-mail van : 3 februari 2012
Uw kenmerk : -
Ons kenmerk : *12UT003280*
Barcode : 
Behandeld door : mevrouw K. van der Knaap
Doorkiesnummer : 076 564 10 75
Datum : 2 maart 2012
Verzenddatum :

02 MAART 2012

Onderwerp: wateradvies concept ontwerp bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg te Oudenbosch

Geachte mevrouw Hoogers,

Op 3 februari 2012 heeft u concept ontwerp bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg te Oudenbosch toegestuurd met het verzoek om conform de watertoets een advies uit te brengen zoals bedoeld in artikel 3.1.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van het concept voorontwerp bestemmingsplan hebben wij de volgende op- en aanmerkingen.

Toelichting

Als gevolg van de aanpassing van de kruising van de Zeggeweg met de nieuwe rondweg Oudenbosch zal het totale verhard oppervlak ten opzichte van het eerdere plan toenemen. Zoals u aangeeft in de waterparagraaf zal hierdoor meer retentie moeten worden gerealiseerd. Wij verzoeken u de toename aan verhard oppervlak op te nemen. Tevens verzoeken wij u op te nemen dat de retentie aan de eisen zoals opgenomen in onze Beleidsregel hydraulische randvoorwaarden 2009 moet voldoen.

U geeft aan dat er voor diverse zaken een Watervergunning moet worden aangevraagd bij het waterschap. Voor de volledigheid verzoeken wij u hieraan toe te voegen dat het onttrekken van grondwater tevens meldings- of vergunningplichtig is.

Planregels

Geen opmerkingen.

Verbeelding

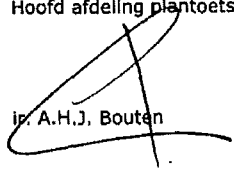
Geen opmerkingen.

Overige opmerkingen

Aangezien de belangrijkste uitgangspunten voor het waterschap naar wens zijn opgenomen in het concept ontwerp bestemmingsplan geven wij een positief wateradvies.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw K. van der Knaap van het waterschap, zij is bereikbaar op telefoonnummer 076 564 10 75.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur
Hoofd afdeling plantoetsing & vergunningen


ir. A.H.J. Bouten



Gemeente
Rucphen

Gemeente Halderberge
Postbus 5
4730 AA OUDENBOSCH

Onze referentie: AZ12/000494-UA12/04154

Uw referentie:

Behandelaar: A.A.M. Dirks

Telefoonnummer: 0165-349701

Rucphen, **20 APR. 2012**
Onderwerp: Bestemmingsplan Reconstructie
Zeggeweg

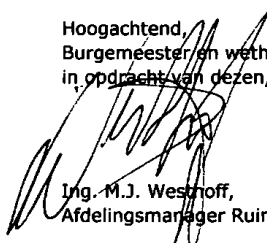
Geachte College,

Op 3 februari 2012 hebben wij uw verzoek ontvangen kennis te nemen van het voorontwerp-
bestemmingsplan Reconstructie Zeggeweg, op grond van artikel 3.1.1 van het besluit ruimtelijke
ordering (Bro).

Het voorliggende plan maakt het mogelijk de aanpassing van de lus in de Zeggeweg te realiseren.

Het bovengenoemde plan geeft ons verder geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Rucphen,
in opdracht van dezen,



Ing. M.J. Westhoff,
Afdelingsmanager Ruimte

Raadhuisstraat 27
Postbus 9
4715 ZG Rucphen

T: 0165 34 95 00
F: 0165 34 13 75

Banknummer: 2850 07 319