

Nota inspraak en vooroverleg

“Verbindingsweg Tolberg”

Inhoud

1	INLEIDING	2
1.1	DOEL EN OPZET NOTA	2
1.2	LIJST VAN INDIENERS REACTIES	2
2	SAMENVATTING EN BEANTWOORDING VOOROVERLEGREACTIES	4
2.1	BEANTWOORDING INGEKOMEN VOOROVERLEGREACTIES	4
2.1.1	Provincie Noord-Brabant	4
2.1.2	Brabant Water	4
2.1.3	Brandweer Midden en West Brabant	4
2.1.4	ZLTO Roosendaal	5
2.1.5	IVN Natuur Educatie Roosendaal	7
2.1.6	ProRail	8
2.1.7	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland	9
2.1.8	Waterschap Brabantse Delta	9
3	SAMENVATTING EN BEANTWOORDING REACTIES	10
3.1	INLEIDING	10
3.2	ALGEMENE REACTIE	10
3.2.1	Reactie Thema Nut en Noodzaak	10
3.2.2	Reactie Thema Quicksan / onderzoek Meervoudige ontsluiting	11
3.2.3	Reactie Thema verkeersgegevens	12
3.2.4	Reactie Thema Participatie	13
3.3	BEANTWOORDING INGEKOMEN REACTIES	14
3.3.1	Indiener 1	14
3.3.2	Indiener 2	15
3.3.3	Indiener 3	17
3.3.4	Indiener 4	22
3.3.5	Indiener 5 (Asselberg Klinkhamer Advocaten)	22
3.3.6	Indiener 6	24
3.3.7	Indiener 7	26
3.3.8	Indiener 8 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)	29
3.3.9	Indiener 9	30
3.3.10	Indiener 10	30
3.3.11	Indiener 11	31
3.3.12	Indiener 12	31
3.3.13	Indiener 13	33
3.3.14	Indiener 14	33
3.3.15	Indiener 15	35
3.3.16	Indiener 16	36

1 INLEIDING

1.1 DOEL EN OPZET NOTA

Beantwoording vooroverleg- en inspraakreacties

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Tolberg' heeft met ingang van 19 juni 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het voorontwerpbestemmingsplan is tevens toegezonden aan diverse overheidsinstanties en andere overlegpartners in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Tijdens deze periode hebben 16 verschillende betrokkenen een reactie tegen het voorontwerpbestemmingsplan. Van de overlegpartners hebben 8 instanties gereageerd. In deze nota zijn de reacties samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord. Omdat een aantal onderwerpen in bijna elke reactie terugkomt is ervoor gekozen om deze algemeen te beantwoorden in een thema.

1.2 LIJST VAN INDIENERS REACTIES

In onderstaande tabel staan de indieners van een inspraakreactie of een inhoudelijke vooroverlegreactie.

Vooroverleg reactie

nr.	Vooroverlegreacties
1	Provincie Noord-Brabant
2	Brabant Water
3	Brandweer Midden en West Brabant
4	ZLTO Roosendaal
5	IVN Natuur Educatie Roosendaal
6	Prorail
7	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
8	Waterschap Brabantse Delta

Inspraakreacties

nr.	Indiener	Datum ontvangst
1		30 juni 2023
2		6 juli 2023
3		19 juli 2023
4		25 juli 2023
5	Asselberg en Klinkhamer Advocaten	27 juli 2023
6		27 juli 2023
7		27 juli 2023
8	Stichting Achmea Rechtsbijstand	27 juli 2023
9		27 juli 2023
10		28 juli 2023
11		29 juli 2023
12		29 juli 2023

13		30 juli 2023
14		30 juli 2023
15		31 juli 2023
16		1 augustus 2023

In deze nota zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de inspraakreactie vervangen door een nummer. Dit weglaten van de NAW-gegevens van de indieners van de inspraakreactie, de 'anonimiseringsverplichting', vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (Avg). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Op rechtspersonen is dit niet van toepassing. De NAW-gegevens van de indieners zijn bekend bij de gemeente Roosendaal.

2 SAMENVATTING EN BEANTWOORDING

VOOROVERLEGREACTIES

2.1 BEANTWOORDING INGEKOMEN VOOROVERLEGREACTIES

2.1.1 Provincie Noord-Brabant

- a. Provincie stelt dat op basis van het voorontwerp bestemmingsplan de voorwaarden vanuit artikel 3.46 van het lov nog niet voldoende zijn uitgewerkt en gemotiveerd.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van deze vooroverlegreactie is paragraaf 2.2.2 in de toelichting van het bestemmingsplan verder uitgewerkt.

- b. Provincie vraagt aandacht voor een klimaatbestendige en duurzame ontwikkeling van de weg en het fietspad. Te denken valt aan: oplossingen wateropvang in combinatie met groen; duurzame aanpak van de uitvoeringswerkzaamheden; grondverzet in combinatie met hergebruik van toepassing van duurzame, milieu- en energievriendelijke materialen.

Reactie gemeente:

Hier wordt bij de uitwerking rekening mee gehouden.

- c. Provincie verzoekt om de nadere uitwerking van de oversteek van De Rissebeek via een brugconstructie af te stemmen met het waterschap.

Reactie gemeente:

Bij de uitwerking van de brug wordt contact opgenomen met het waterschap.

2.1.2 Brabant Water

Vanuit Brabant Water is als vooroverlegreactie aangegeven dat zij verwacht dat als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg een aantal reconstructies of verleggen uitgevoerd moeten worden. Dit betreffen geen knelpunten voor de realisatie.

Reactie gemeente:

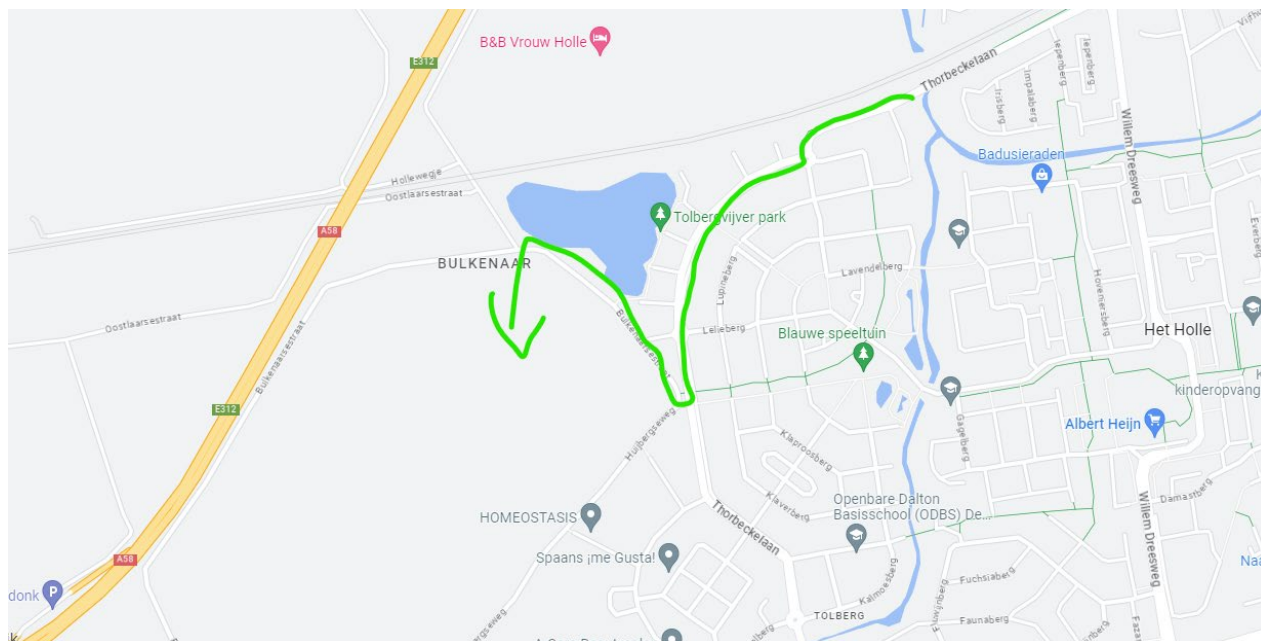
Dit is bekend. Bij de uitwerking wordt contact opgenomen met Brabant water.

2.1.3 Brandweer Midden en West Brabant

De volgende tekst in de toelichting is niet correct:

“Voor hulpdiensten is het belangrijk dat ze zo snel mogelijk op plaats van bestemming zijn. Veelal zal dit via de A58 en de nieuwe verbindingsweg zijn. Bij het inrichtingsplan voor de Bulkenaar wordt onderzocht of extra aansluitingen voor hulpdiensten noodzakelijk zijn.”

Als hulpdienst gebruikt de Brandweer de Thorbeckelaan vaak als aanrijroute. Voor het nieuwe ziekenhuis zal onderstaande route gebruikt worden als aanrijroute. Dit is ook in de werkgroep besproken en daarin is de belofte gedaan dat deze route blijft bestaan. Op de Bulkenaarsestraat komt een doorsteek voor hulpdiensten naar het terrein van het ziekenhuis, zodat de snelste aanrijroute kan worden gegarandeerd.



Reactie gemeente:

De betreffende tekst is opgenomen in de beantwoording van veel gestelde vragen over de Verbindingsweg (bijlage 12 bij voorontwerp bestemmingsplan). Inmiddels is dit antwoord achterhaald en klopt bovenstaande stelling.

2.1.4 ZLTO Roosendaal

- a. ZLTO Roosendaal vraagt om de overwegingen te duiden om een verbindingsweg op de locatie aan te leggen en geen optimaal gebruik te maken van de al aanwezige infrastructuur.

Reactie gemeente:

Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft in 2019/ 2020 een kwalitatieve analyse uitgevoerd van dertien varianten van de verbindingsweg tussen de wijk Tolberg en het ziekenhuis. De dertien varianten kwamen voort uit de enquêtes en interviews met bewoners. In de analyse is gekeken naar een viertal aspecten, te weten bereikbaarheid, ruimtelijke impact, hulpdiensten en de globale kosten voor de verbindingsweg.

In de tracéstudie van maart 2020 zijn 4 voorkeursvarianten nader toegelicht. Met het in beeld brengen van de verschillende effecten van de nieuwe mogelijke tracés heeft de gemeente uiteindelijk een keuze gemaakt, waarbij niet alleen het optimaal gebruik maken van de aanwezige infrastructuur is meegewogen maar ook de milieueffecten (o.a. geluid en stikstof) veiligheidsaspecten en oversteekbaarheid.

- b. ZLTO Roosendaal pleit voor het onderkennen en beschrijven in het bestemmingsplan van de gevolgen voor agrariërs in de omgeving.

Reactie gemeente:

Het oostelijk deel van de verbindingsweg (6 ha) betreft een optimalisatie van de bestaande wegenstructuur. Hierdoor worden eventuele verkeers-opstoppen verminderd en de doorstroom voor alle weggebruikers (inclusief agrariërs) verbeterd.

Het middelste deel van de verbindingsweg betreft een verlenging van de Thorbeckelaan in zuidelijke richting, het laten liggen van het bestaande fietspad en het verleggen van de bestaande weg direct ten zuiden van de Tolberg ook in zuidelijke richting (ongeveer 1 ha). Deze wijziging heeft geen specifieke gevolgen voor de agrariërs tot gevolg.

Het westelijk deel van de verbindingsweg betreft een nieuwe verkeersverbinding. Een gedeelte van deze verbinding overlapt het bestemmingsplan De Bulkenaar. In het bestemmingsplan de Bulkenaar zijn de agrarische gronden al niet meer positief bestemd en is door middel van een gebiedsaanduiding een reservering opgenomen voor de verbindingsweg Tolberg.

Het gedeelte van de verbindingsweg ten oosten van de Thorbeckelaan heeft een oppervlakte van ongeveer 3,5 ha (rijbaan inclusief berm). De overige gronden worden (of zijn) ingericht met watergangen (voor de berging van oppervlaktewater), natuur en landschappelijke inpassing (LIP).

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt hiermee ongeveer 22 ha. Een groot deel van het plangebied wordt dus niet gebruikt voor de verbindingsweg, maar heeft of betrekking op wijzigingen ter plaatse van de bestaande weg of heeft betrekking op de landschappelijke inpassing. De verhardingstoename bedraagt ongeveer 3 hectare. Om de gevolgen voor de agrariërs en de aanwezige natuur te beschermen worden aan beide zijden van de rijbaan watergangen gerealiseerd om het hemelwater op te vangen en zo te voorkomen dat de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand wijzigt.

Als gevolg van de verbindingsweg komen enkele bestaande entrees naar agrarische percelen te vervallen, maar hier is in het ontwerp rekening mee gehouden. In het ontwerp zijn nieuwe entrees opgenomen of zijn tractorpaden geïntroduceerd.

De eigenaren van de (agrarische) gronden zijn in het kader van de noodzakelijk grondverwerving ten behoeve van het kunnen uitvoeren van het bestemmingsplan inmiddels schriftelijk geïnformeerd. Daarnaast zullen zij allen persoonlijk benaderd worden, waarbij er (ook) aandacht zal zijn voor de gevolgen van dit bestemmingsplan voor hen."

Zoals in onderdeel a van deze reactie aangegeven heeft er een uitgebreide afweging van verschillende aspecten plaatsgevonden alvorens de huidige variant gekozen. Uit deze variant blijkt dat kleinschalige versnippering van agrarische percelen is voorkomen.

- c. ZLTO Roosendaal pleit voor een efficiënte inrichting van de benodigde hoeveelheid grond voor de verbindingsweg.

Reactie gemeente:

Zie reactie b.

- d. ZLTO Roosendaal pleit voor het betrekken van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer in het bestemmingsplan

Reactie gemeente:

Dit plan is aangehouden door de provincie Noord-Brabant. De reden hiervoor is niet bekend. De verbindingsweg is hier geen onderdeel van.

- e. ZLTO Roosendaal pleit het toestaan van landbouwverkeer op de verbindingsweg of een realistisch alternatief te realiseren

Reactie gemeente:

Vanwege het snelheidsverschil op 80 km/u wegen tussen het langzame landbouwverkeer en snellere autoverkeer is het risico op verkeersonveiligheid groot. De gemeente Roosendaal hanteert daarom als uitgangspunt langzaam landbouwverkeer waar kan te weren op 80 km/u wegen. Bij het opstellen van het ontwerp is gekeken om alle landbouwpercelen bereikbaar te houden voor langzaam landbouwverkeer. In het opstellen van het convenant kwaliteitsnetwerk West-Brabant west is de nieuwe verbindingsweg ook niet opgenomen. Er is daardoor geen aanleiding om landbouwverkeer op deze route wel toe te staan.

- f. ZLTO Roosendaal pleit voor het onderzoeken van een realistisch alternatief in plaats van een onverharde weg om landbouwkavels ten noorden van het Roosendaalswegje te bereiken.

Reactie gemeente:

Het tractorpad ontsluit slechts enkele percelen en door de lage intensiteit is het niet noodzakelijk om verharding toe te passen. De argumenten van ZLTO zijn redelijk maar moeten ook worden afgezet tegen andere afweging zoals bijvoorbeeld het landschappelijk karakter. In de huidige situatie is ook geen sprake van verharding van tractorpaden over de agrarische percelen.

- g. ZLTO Roosendaal vraagt de gemeente om de vragen over onduidelijke passages te beantwoorden

Reactie gemeente:

Ten aanzien van de zinsnede bodem (paragraaf 4.6.2) geldt het volgende:

Voor het plangebied is een bureauonderzoek uitgevoerd en heeft dus geen specifiek onderzoek naar de ondergrond plaatsgevonden. Uit het bureauonderzoek, ook wel archiefonderzoek, blijkt dat er bijvoorbeeld mogelijk nog enkele tanks in het plangebied aanwezig zijn of aanwezig zijn geweest. De tekst betreft een korte samenvatting van het onderzoek. Het onderzoek is als bijlage 6 (Milieu hygiënisch vooronderzoek (bodem)) bij het voorontwerp gevoegd. In het onderzoek wordt uitgebreid op de onderdelen ingegaan.

Ten aanzien van de beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming (paragraaf 4.8.3) geldt het volgende:

Indien er sprake zou zijn van negatieve effecten op de NNB waarbij bijvoorbeeld de NNB zou komen te vervallen, dan zou hiervoor in de plaats nieuw NNB moeten worden aangewezen. Dit is echter niet het geval.

2.1.5 IVN Natuur Educatie Roosendaal

IVN vraagt de gemeente of er ter plaatse van de Fagotberg 10 en Fagotberg 12 geen geluidbeperkende maatregelen getroffen hoeven te worden. En zo ja, wat is daar de reden van?

Reactie gemeente:

Uit het nieuwe akoestisch onderzoek staat in de tabel van bijlage 5 voor reconstructiegebied 4 dat voor de Fagotberg 10 geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en voor Fagotberg 12 wel. Bij de toekomstige geluidsbelasting voor Fagotberg 10 is geen sprake van overschrijding van de maximale geluidsbelasting van 48 dB. Voor Fagotberg 12 wordt door de gemeente een Hogere Waarde vastgesteld.

2.1.6 ProRail

- a. ProRail vraagt de gemeente om aan te geven of en hoe er rekening wordt gehouden met de nu nog onbekende definitieve contouren van de constructie, inclusief toeritten.

Reactie gemeente:

Zoals in de overeenkomst tussen ProRail en de gemeente is aangegeven zal de uitwerking van de tunnel (onder het spoor door) in overleg met ProRail worden uitgewerkt.

- b. Tevens verzoekt ProRail om aan te geven of er ook rekening wordt gehouden met het ruimtebeslag dat benodigd is voor de aanleg van de tunnel.

Reactie gemeente:

Hier is rekening mee gehouden.

- c. De beoogde ontwikkelingen conform het bestemmingsplan "Verbindingsweg Tolberg" hebben invloed op de in de nabijheid van het plangebied gelegen spoorwegovergang. Conform de Beleidsagenda Spoor 2020-2025 dient uw gemeente als initiatiefnemer middels een risicoanalyse overwegen aan te geven hoe een eventuele risicotoename op deze overweg beheerst en gecompenseerd wordt.

Reactie gemeente:

Deze risicoanalyse is inmiddels in samenwerking met ProRail uitgevoerd en goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

- d. ProRail merkt in dit kader op dat de percelen die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. (verder te noemen "ProRail") niet - zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail - mogen worden gebruikt. Deze percelen zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijke taken en voor eventuele toekomstige (uitbreidings)plannen.

Reactie gemeente:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

- e. ProRail verzoekt u alle percelen van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer.

Reactie gemeente:

In het voorontwerp is voor de conformiteit aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan Tolberg. Hierin is een functieaanduiding opgenomen. We zien geen noodzaak om dit nu aan te passen naar een bestemming.

- f. Bestaande rechten op percelen van derden ten behoeve van bereikbaarheid van ProRail assets dienen behouden te blijven.

Reactie gemeente:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.1.7 Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

2.1.8 Waterschap Brabantse Delta

Het waterschap heeft een positief wateradvies gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan.

3 SAMENVATTING EN BEANTWOORDING REACTIES

3.1 INLEIDING

In de navolgende paragraaf zijn de ingekomen reacties samengevat. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de ingekomen reacties die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden worden betrokken. Elke reactie wordt in zijn geheel beoordeeld en beantwoord. Ook is aangegeven wat de gevolgen zijn voor het bestemmingsplan.

3.2 ALGEMENE REACTIE

3.2.1 Reactie Thema Nut en Noodzaak

In het Gemeentelijke Verkeers en Vervoers Plan (GVVP) 2008 van Roosendaal is opgenomen dat een studie uitgevoerd moet worden naar de mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid van Tolberg te verbeteren.

In het GVVP is aangegeven dat in het kader van 'Beter Bereikbaar Tolberg' een tweetal sporen moet worden doorlopen. Het ene spoor heeft betrekking op het beter laten functioneren van de spoorwegovergangen. In dit verband wordt bezien wat de mogelijkheden zijn van een ongelijkvloerse spoorkruisingen op de Willem Dreesweg. In het tweede spoor worden bestaande route(s) tussen Tolberg en de A58 geoptimaliseerd.

Op basis van het GVVP is in 2009 de Verkeersstudie 'Beter Bereikbaar Tolberg' (Goudappel Coffeng) uitgevoerd. In dit onderzoek is vastgesteld dat een directe ontsluiting tussen Tolberg en de A58 (aansluiting Wouw) verkeerskundig de beste oplossing is om de bereikbaarheid van Tolberg structureel te verbeteren. Zowel op hoofdwegen binnen de stad als op de wegen in het buitengebied neemt de verkeersstroom af en verbetert de verkeersafwikkeling.

In 2012 zijn de eerste studies verricht om te komen tot een oplossing. Echter voor de ondertunneling van het spoor was geen budget beschikbaar en diende eerst het benodigde budget vrij te komen.

In 2015 is het nieuwe GVVP 2015-2025 vastgesteld. Ook hierin is het oplossen van het sluipverkeer en bereikbaarheid van Tolberg als één van de opgaves benoemd. Ten behoeve van het GVVP zijn expertsessies gehouden. Ook hierin is de overlast van sluipverkeer benoemd. In het GVVP 2015-2025 stond het bereikbaarheid van Tolberg nog als een lange termijn opgave benoemd, vanwege budget.

In afwachting van het budget werd in 2017-2018 duidelijk dat de locatie ten westen van Tolberg in beeld was als mogelijke locatie om het nieuwe Bravis ziekenhuis te realiseren. Hiervoor wordt het totale gebied 'De Bulkenaar' herontwikkeld. Deze gebiedsontwikkeling is aangegrepen om ook de plannen voor de verbetering van de ontsluiting van de wijk Tolberg opnieuw op te pakken. In het kader van het verbeteren van deze ontsluiting is gekozen voor de aanleg van een nieuwe randweg, tussen De Bulkenaar en Tolberg.

In 2019/ 2020 heeft Adviesbureau Goudappel Coffeng een kwalitatieve analyse uitgevoerd van dertien varianten van de verbindingsweg tussen de wijk Tolberg en het ziekenhuis. De dertien varianten kwamen voort uit de enquêtes en interviews met bewoners. In de analyse is gekeken naar een viertal aspecten, te weten bereikbaarheid, ruimtelijke impact, hulpdiensten en de globale kosten voor de verbindingsweg.

In de tracéstudie van maart 2020 zijn 4 voorkeursvarianten nader toegelicht. Met het in beeld brengen van de verschillende effecten van de nieuwe mogelijke tracés heeft de gemeente uiteindelijk een keuze gemaakt, waarbij niet alleen het optimaal gebruik maken van de aanwezige infrastructuur is meegewogen maar ook de milieueffecten (o.a. geluid en stikstof) veiligheidsaspecten en oversteekbaarheid.

Met drie raadsbesluiten heeft de Raad aangegeven dat de verbindingsweg Tolberg er komt, namelijk met de Gebiedsvisie de Bulkenaar (20 mei 2020), de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (20 mei 2020) en de Omgevingsvisie (1 december 2022). Het college heeft vervolgens uitvoering gegeven aan deze besluiten middels het vaststellen van het verkeerskundig ontwerp, het voorbereiden van het voorontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg (voorontwerpbestemmingsplan) en het aanvragen van een krediet.

De gemeente is dan ook van mening dat in de afgelopen 15 jaar veelvuldig onderzoek plaatsgevonden heeft naar de nut en noodzaak voor de aanleg van een verbindingsweg.

3.2.2 Reactie Thema Quickscan / onderzoek Meervoudige ontsluiting

In de inspraakreacties wordt gesproken over het uitvoeren van een quickscan. Er wordt vanuit gegaan dat hier het onderzoek naar de meervoudige ontsluiting Roosendaal wordt bedoeld.

Bij de start naar het onderzoeken van het tracé zijn dertien varianten door de gemeente onderzocht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de rapportage van Goudappel Coffeng (februari 2020) die op de website van de gemeente is terug te vinden. De samenvatting van de rapportage (analyse) is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Zoals in de analyse aangegeven ziet de gemeente geen aanleiding de varianten in een verdere studie mee te nemen.

Naar aanleiding van de toezegging van voormalig wethouder Lok met betrekking tot het laten uitvoeren van een Quickscan naar een meervoudige ontsluiting, hebben op 6 juli 2022, 23 november 2022, 21 december 2022 en 19 april 2023 bijeenkomsten plaatsgevonden met de bewonersgroepen. Het rapport 'Het moet en kan beter' van 31 januari 2021 heeft aan deze bijeenkomsten ten grondslag gelegen. Als resultaat van deze bijeenkomsten is een uitgangspuntennotitie opgesteld en is opdracht gegeven voor het laten uitvoeren van een Quickscan.

Het besluit op het verkeerskundig ontwerp is de basis voor de planologische procedure. Er is vanuit het college nooit toegezegd dat eerst gewacht moet worden totdat het onderzoek naar de meervoudige ontsluiting is afgerond.

Dit blijkt uit verschillende communicatiemomenten tussen de bewonersgroepen, de ambtelijke organisatie, de wethouder en de gemeenteraad:

1. In de bewonersbrief van 23 december 2021 staat: [...]. In deze Quicksan wordt nagegaan of de aangedragen alternatieven een toegevoegde waarde hebben voor een betere bereikbaarheid van de wijk Tolberg, als aanvulling op de zuidelijke verbindingsweg Tolberg. [...].
2. In het verslag van 6 juli 2022 staat: [...]. Dit naar aanleiding van een eerdere toezegging door wethouder C. Lok om in aanvulling op de zuidelijke variant, aanvullende (noordelijke) varianten te onderzoeken door middel van een zogenaamde Quicksan.[...].
3. In de raadsbrief van 10 mei 2023 staat: [...]. Ik heb toegezegd om in aanvulling op de zuidelijke variant aanvullende (noordelijke) varianten te onderzoeken door middel van een zogenaamde Quicksan Meervoudige Ontsluiting. [...]

Het eerste deel van het onderzoek naar de meervoudige ontsluiting is inmiddels opgeleverd. Het doel is om samen met de bewonergruppen te komen tot het vaststellen van reële varianten zodat deze verkeerskundig doorgerekend kunnen worden. De ambtelijke organisatie heeft diverse keren gecommuniceerd met de bewonersgruppen over het uitstel van het onderzoek naar de Meervoudige Ontsluiting. Een verklaring dat de Quick Scan niet is afgerond voor het najaar 2022 is dat na de zomervakantie 2021 de toenmalige projectmanager is uitgevallen door ziekte. De focus lag daarna op het ziekenhuis waardoor de verbindingsweg op een lager pitje is komen te staan. Nadat er in juli 2022 een nieuwe ingehuurd projectleider is aangenomen, is de verbindingsweg en het onderzoek naar de meervoudige ontsluiting weer opgepakt.

Het is de bedoeling dat in gezamenlijk overleg met de bewonersgruppen het tweede deel kan worden afgerond zodat het onderzoek volledig is. Daarmee is gereageerd op het rapport 'Het moet en kan beter'. Op dit moment is het onderzoek in een afrondende fase.

3.2.3 Reactie Thema verkeersgegevens

Afwijking verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor milieuonderzoeken worden berekend voor het jaar 2035. Verkeersprognoses worden echter altijd berekend op het decennium (2030, 2040 enz.) Voor tussenjaren (zoals 2035) wordt de verkeerstoename altijd lineair doorgerekend. Hierdoor kunnen waardes afwijken van waardes uit eerdere tracéstudies. Doordat verkeerstoenames lineair worden doorgerekend zijn effecten van de Coronapandemie uitgesloten. Zie ook de modelverantwoording in het rapport 'Tracéstudie Tolberg' maart 2020

Er is echter terecht geconstateerd dat er een afwijking zit in de verkeersgegevens van de milieuonderzoeken. Op een aantal wegvakken waren de verkeersintensiteiten lager dan men zou verwachten. Bij nader onderzoek bleek dat een verkeerd resultaat uit het model is gebruikt voor de milieuonderzoeken. Dit is hersteld door met het juiste resultaat uit het model, wat overeenkomt met de conclusies uit de tracéstudie, de milieuonderzoeken opnieuw uit te voeren.

3.2.4 Reactie Thema Participatie

We vinden het uitermate vervelend dat door insprekers de participatie als onvoldoende wordt ervaren. Naar onze mening hebben we meerdere keren overleg gevoerd met de omwonenden. We hebben bijvoorbeeld in januari 2020 drie informatiesessies georganiseerd voor de bewoners van Tolberg over de verbinding van Tolberg met de A58. Er zijn schriftelijk 202 reacties gegeven. Deze reacties kwamen voornamelijk van direct betrokkenen van het direct aanliggende gebied van de mogelijke verbindingswegen. Op basis van alle reacties, opmerkingen en vragen hebben we een veelgestelde vragen lijst gemaakt en daarop een reactie geschreven. De verslagen, veel gesteld vragen met antwoorden en de presentaties van de bijeenkomsten kunt u inzien via <https://roosendaal.nl/verbindingsweg-tolberg>.

Ook in het kader van de meervoudige ontsluiting heeft meermaals overleg plaatsgevonden. Zo heeft op 6 juli 2022 een overleg tussen de bewonersgroepen, de wethouder en ambtelijke organisatie plaatsgevonden. Tijdens de bijeenkomst is een gezamenlijk procesvoorstel geformuleerd voor de opdrachtformulering aan en uitvoering door het onderzoeksbureau voor de Quickscan. Gezamenlijk is de opdrachtverlening voor de Quickscan besproken op basis van een lijst van onderzoeksbureaus die door de bewonersgroepen is aangedragen. De uitgangspunten voor het onderzoek zijn vervolgens neergelegd in de uitgangspuntennotitie. Deze uitgangspunten zijn tot stand gekomen in gezamenlijk overleg met de bewonersgroepen, de ambtelijke organisatie en het bestuur. Op 23 november 2022 heeft een vervolgbijeenkomst plaatsgevonden inzake de Quickscan met de bewonersgroepen, gemeente en RHDHV. Doel daarbij was de opdrachtformulering op te stellen voor het onderzoeksbureau. Daarnaast zijn er verschillende andere overlegmomenten geweest (21 december 2022 en 19 april 2023) waarbij de uitgangspuntennotitie is besproken en vastgesteld. Enkele bewonersgroepen hebben inhoudelijk geen opmerkingen gemaakt op de conceptuitgangspuntennotitie. Eén bewonersgroep heeft wel opmerkingen gemaakt ten aanzien van dit document, welke opmerkingen integraal door het college zijn verwerkt in de definitieve uitgangspuntennotitie. De verschillende bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden, hebben uiteindelijk geleid tot de uitgangspuntennotitie, waarin de onderzoeksvragen voor het te verrichten onderzoek naar de mogelijk meervoudige ontsluiting zijn verwerkt. Met de bewonersgroepen is besproken dat het onderzoek zich in eerste instantie zal richten op de verkeerstechnische haalbaarheid en de effecten (verkeersstromen) en de haalbaarheid van ruimtelijke inpassingen en dat afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek nader kan worden ingegaan op varianten ten aanzien van de planologische- en financiële haalbaarheid.

Er zijn naar meerdere overlegmomenten met de bewonersgroepen geweest, waarbij zij voldoende ruimte en mogelijkheid hebben gekregen om het door hen gewenste onderzoek te formuleren en vorm te geven. Van deze mogelijkheid hebben zij tijdens de bijeenkomsten ook gebruik gemaakt.

3.3 BEANTWOORDING INGEKOMEN REACTIES

3.3.1 Indiener 1

Samenvatting

- 1.1 Inspreker mist de maatregelen voor wat betreft de extra verkeersstromen over de Thorbeckelaan vanuit de wijken richting de nieuwe ontsluitingsweg naar de A58. Inspreker vraagt zich af of hier zebrapaden of iets dergelijks komen aangezien veelvuldig overgestoken wordt om naar basisscholen, bushaltes en winkelveorziening te gaan.
- 1.2 Inspreker wil weten of overkoepelend wordt gekeken naar deze rondweg EN de aansluiting op de A58, aangezien deze niet in dit plan zit
- 1.3 Inspreker stelt voor om bij de oversteekplaats voor fietsers te werken met drempels aan weerszijde op de hoofdweg. Dat werkt afremmend. Zeker bij de locatie waar de scheiding 80km/hr en 50km/hr komt.
- 1.4 De groenvoorziening kan veel geluid wegnemen mits deze aangelegd wordt zoals aangegeven op het bestemmingsplan, als corridor. Hogen bomen en lage, in de winter groenblijvende, struiken.

Reactie

- 1.1 Het bestemmingsplan is niet de aangewezen plek om de voorgestelde zaken te regelen, voor zover dat nodig zou zijn. Het opnemen van zebrapaden betreft een ontwerp-opgave voor het definitief ontwerp van de openbare ruimte. Het verkeerkundig ontwerp (met zebrapaden) is te vinden op <https://roosendaal.nl/verbindingsweg-tolberg>. Het bestemmingsplan regelt dat voldoende ruimte beschikbaar is om verkeersmaatregelen mogelijk te maken. Op basis van de bestemming 'Verkeer' is het mogelijk om bushaltes, rotondes, verkeersregelininstallaties, vluchtheuvels en/of zebrapaden te realiseren (of in stand te houden).
- 1.2 De aansluiting op de A58 ten behoeve van het ziekenhuis is al meegenomen in het bestemmingsplan 'Bulkenaar', dat is vastgesteld op 10 februari 2022. Deze aansluiting zal zijn gerealiseerd alvorens tot de realisatie van de verbindingsweg wordt overgegaan.
- 1.3 Ten behoeve van de veiligheid ter plaatse van alle fietsoversteekplaatsen is in het verkeerskundig ontwerp een vluchtheuvel tussen beide rijbanen opgenomen. Binnen de bebouwde kom heeft een fietser vaak voorrang bij een oversteek en is bij een dergelijke situatie aanvullend een verkeerplateau opgenomen. Zoals eerder aangegeven is dit echter geen specifiek onderdeel dat wordt geregeld in het bestemmingsplan.
- 1.4 Ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de verbindingsweg is ter plaatse van enkele percelen de aanduiding 'specifiek vorm van groen – landschappelijke inpassing' opgenomen. De daadwerkelijke inrichting van deze landschappelijke inrichting is nader uitgewerkt in het landschappelijk inpassingsplan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Op verschillende plaatsen zijn nieuwe groenstroken voorzien.
Bij de inrichting van deze groenstroken wordt aangesloten bij het aanwezige landschap. Bij de definitieve inrichting van het gedeelte van de landschapstuin worden de bewoners betrokken om mee te denken.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.2 Indiener 2

Samenvatting

- 2.1 Bij gebruik van SMA 0/5 asfalttype wordt dan voor de woningen Amberberg 39 t/m 21 een zodanige verlaging van geluidsbelasting verkregen dat de geluidsbelasting rond de 48db komt te liggen? Als dit niet het geval is, vraagt inspreker, welke extra maatregelen worden er dan nog genomen om de geluidsbelasting op een volgens de nieuwe omgevingswet (2022) aanvaardbaar niveau te krijgen voor de nieuwe verbindingsweg Tolberg en reconstructie gebieden 1 t/m 4 ?
- 2.2 Inspreker vraagt zich af of de waarden betreffende geluidsbelastingverhoging zoals vermeld in het voorontwerpbestemmingsplan correct en waarom zijn deze zo afwijkend van eerdere berekende waarden uit het rapport Tracé Tolberg van 9 mrt 2020 (kenmerk 002636.20191031.RT.06) .Inspreker vraagt hoe bij eenzelfde adres er een zodanig verschil in geluidsbelasting berekend kan worden.
- 2.3 Inspreker brengt onder de aandacht dat er vaak harder wordt gereden dan de toegestane 50 km/uur.
- 2.4 Inspreker vraagt waarom bij het vaststellen van de nulmeting betreffende verkeersintensiteit van 2020 geen rekening gehouden is met de verminderde verkeersintensiteit door Covid19-crisis voordat de lineaire extrapolatie naar 2023 is doorgevoerd.
- 2.5 Inspreker vraagt wat de verklaring is voor het verschil in % toename berekening verkeersintensiteit tussen het voorontwerpbestemmingsplan en het rapport van Goudappel Goffeng (Trace studie Tolberg van maart 2020) en het vergader notitieformulier van 10 maart 2021 participatiebijeenkomst.
- 2.6 Inspreker vraagt of de gemeente Roosendaal reeds in gesprek is met ProRail betreffende verhoging van intensiteit van vrachttreinen. Het lijkt namelijk een logische gedachte dat ter plaatse van het traject Roosendaal naar Antwerpen een verhoging van vrachttreinen te verwachten is.
- 2.7 Inspreker vraagt hoeveel breder de Willem Dreesweg wordt ter hoogte van Amberberg en hoeveel meter wordt deze verlegd? Tevens wil inspreker weten of dit enkel voor snelverkeer is.
- 2.8 Momenteel staan hier (ter hoogte van Amberberg) bomen (populieren) aan de kant van de Willem Dreesweg. Inspreker wil weten of deze herplaatst worden, indien deze bij de reconstructie van de weg verwijderd (moeten) worden?

Reactie

- 2.1 In het nieuwe akoestisch onderzoek wordt niet meer uitgegaan van het toepassen van geluidsarm asfalt. Uit het onderzoek blijkt dat voor een aantal woningen rondom de verbindingsweg een Hogere Waarde besluit noodzakelijk is. Voor dit besluit wordt een afzonderlijke procedure doorlopen. Hierbij is getoetst aan de huidige normen en niet aan de normen van de Omgevingswet, die pas op 1 januari 2024 in werking treedt.
- 2.2 Uit de inspraakreactie komt niet duidelijk naar voren om welke eerdere berekende waarden het gaat. Voor het tracé van het voorontwerpbestemmingsplan zijn niet eerder geluidsbelastingsonderzoeken uitgevoerd.

- 2.3 Het bestemmingsplan is niet de aangewezen plek om de voorgestelde zaken te regelen. Hiervoor geldt andere wet- en regelgeving. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- 2.4 Het referentiejaar is 2020. Hiervoor is gebruik gemaakt van meting uit 2018 en 2019 en deze zijn door vertaald naar 2020. In 2020 is inderdaad gemeten, maar deze metingen zijn niet gebruikt voor het verkeersmodel van de verbindingsweg.
- 2.5 In het akoestisch onderzoek is wel uitgegaan van variant 2b, echter zijn hierin niet de juiste cijfers gebruikt (zie thema verkeersgegevens).
- 2.6 De toename van de intensiteit van de vrachtreinen ter plaatse van het spoor wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. De gedachte van de inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.
- 2.7 De Willem Dreesweg wordt verbreed van ongeveer 6,3 meter naar 6,9 meter tussen de betonnen opsluitbanden. Deze verbreding is het gevolg van een dubbele as-streep waarmee meer ruimte tussen de rijrichtingen wordt gecreëerd ten behoeve van de verkeersveiligheid. Ter hoogte van de Amberberg wordt de Willem Dreesweg in zuidelijke richting verlegd in verband met de tunnel onder het spoor. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het Definitief Ontwerp nog niet gereed is. Dit kan binnen de marges van de verkeersbestemming nog wijzigen. Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de verschuiving. Duidelijk is de bestaande weg te zien (bovenkant wit busje) en de ligging van de toekomstige weg (grijze kleur van bestemming Verkeer). Dit is ook te zien door op ruimtelijke plannen de ondergrond van de verbeelding te wijziging naar de luchtfoto.



Ten zuiden van de Willem Dreesweg is, ter hoogte van de Amberberg, een fietspad in twee richtingen voorzien. Het verkeerkundig ontwerp is te vinden op <https://roosendaal.nl/verbindingsweg-tolberg>

- 2.8 Ten behoeve van de realisatie van de verbindingsweg met bijbehorende fiets- en voetpaden en watergangen, dienen verschillende bomen gekapt te worden. Het exacte aantal te kappen bomen is in deze fase van de ontwikkeling nog niet bekend. Wel is al een bomenkaart beschikbaar waarop de mogelijk te kappen bomen zijn aangegeven. Deze kaart is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:

- Als bijlage bij de toelichting is een bomenkaart opgenomen.

3.3.3 Indiener 3

Samenvatting

- 3.1 Kennelijk is het in 2017-2018 al duidelijk, nog voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Bulkenaar en de Gebiedsvisie de Bulkenaar, dat ten westen van de wijk Tolberg het nieuwe Bravis ziekenhuis gerealiseerd zou gaan worden. Inspreker vindt het vreemd dat dit al bekend is zonder inspraak en vaststelling van de gemeenteraad.
- 3.2 In dit voorlopig bestemmingsplan wordt niets vermeld over milieugezondheidsrisico's en leefbaarheid voor bewoners in de betrokken wijken van Roosendaal, zoals Tolberg, Kroeven, Centrum, Langdonk, enz. Dit is dus tegenstrijdig met de uitgangspunten van de NOVI.
- 3.3 Onder het kopje 'Toetsing bestemmingsplan' wordt gesteld dat de aanleg van een verbindingsweg niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro en dat verdere toetsing aan de ladder duurzame verstedelijking daarom niet noodzakelijk is. Inspreker is van mening dat een toets aan de ladder wel noodzakelijk is omdat ongeveer 50 procent van het plangebied zich binnen bestaand stedelijk gebied bevindt.
- 3.4 Onder de kop 'Toetsingskader' wordt aangegeven dat de provincie in deze visie als basisopgave uitgaat van 'Werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit'. In de conclusie gaat de gemeente volledig voorbij aan de basisopgave 'Werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit'. Een goede verbinding naar het nieuwe regioziekenhuis moet niet ten koste gaan van de gezondheid en omgevingskwaliteit van de bewoners.
- 3.5 Het gebruik van de Verbindingsweg Tolberg zal een grote toename veroorzaken van het sluipverkeer, met als nodige opstoppen bij de kruispunten op rotondes en de Plantagebaan.
- 3.6 De brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is niet relevant voor dit bestemmingsplan, dus het is overbodig om dat op te nemen.
- 3.7 De gemeente verzaakt rekening te houden met de verkeerstoename van (sluip)verkeer; dit veroorzaakt zeker in de avond en nacht tot veel lichtverstoring voor de fauna en verhoogt de kans op aanrijdingen met dieren.
- 3.8 In het kader van het 'EU Voorzorgbeginsel' is het noodzakelijk om de toename van microplastics in de lucht in kaart te brengen, inclusief de daaruit voortvloeiende milieugezondheidsrisico's.

- 3.9 Ten aanzien van externe veiligheid wordt in de toelichting opgemerkt dat geen vervoer van gevaarlijke stoffen op de weg plaatsvindt en dat de weg niet als gevaarlijk object kan worden aangemerkt. Volgens inspreker vormt de Verbindingsweg Tolberg wel degelijk een risico in het kader van externe veiligheid. Er zal naast een toename van sluipverkeer van auto's ook een toename van vrachtverkeer opleveren. Een knelpunt voor vrachtverkeer op de N262, de Antwerpseweg, vormt de Churchillpoort met een doorrijhoogte van 4 meter. Op dat punt staan regelmatig vrachtwagens klem. En aangezien de Verbindingsweg Tolberg voorzien wordt van een ondertunneling met een doorrijhoogte van 4,60 meter zal dit een grote toename vervoer van gevaarlijke stoffen veroorzaken. Dit zal nog erger zijn in de ochtend- en avondspits, als er files staan bij Knooppunt De Stok.
- 3.10 In het Akoestisch Onderzoek wordt niet gebruik gemaakt van de verkeergegevens van tracé 2b uit de Tracéstudie Tolberg van Arcadis. Zo komt uit deze Tracéstudie van Arcadis dat voor traject 2022-1a de verkeerstoename 39% gaat worden. In de berekening van dit bestemmingsplan is echter gerekend met een toename van 18%. Met andere woorden, de geluidstoename wordt bij realisatie van de Verbindingsweg Tolberg aanzienlijk hoger dan nu in dit akoestisch onderzoek geschetst wordt. Tevens is het een feit, dat niet het gehele plangebied meegenomen in deze beoordeling.
- 3.11 Het plangebied sluit direct aan op een grondwaterbeschermingsgebied (Willem Dreesweg – Watermolenbeek). Over deze weg komt na realisatie van de Verbindingsweg Tolberg een verkeerstoename van zo'n 40%. Dit zal zorgen voor meer micro-plastics in het oppervlaktewater en het grondwater, inclusief het uitlogen van zink vanwege de slijtage van autobanden.
- 3.12 In de 'Nee-tenzij-toets uitbreiding Verbindingsweg Tolberg' wordt een foutief plangebied gebruikt, en is de toets derhalve niet volledig.
- 3.13 De steenuil wordt gesignaleerd in de directe omgeving van het plangebied, namelijk in de omgeving van de Haiinksestraat.
- 3.14 In de conclusie wordt gesteld dat het aspect Flora en Fauna geen belemmering vormt voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan. Men gaat er dit geval echter vanuit, dat er geen alternatieven zijn buiten of langs het natuurgebied. Door bewoners zijn alternatieven voor de weg aangedragen. Een van de alternatieven is een ondertunneling aan de noordzijde van de Willem Dreesweg, zodat de flora en fauna van het buitengebied niet aangetast wordt, er niet gecompenseerd hoeft te worden en er geen vergunning vereist is van de provincie.
- 3.15 In het document 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Bulkenaar' (NRD), de basis voor de Gebiedsvisie en de bestemmingsplannen de Bulkenaar en Verbindingsweg Tolberg, geeft de gemeente aan om, omdat significante effecten naar verwachting niet op voorhand zijn uit te sluiten, een zorgvuldig proces voor te staan. Er is voor gekozen, ongeacht de plicht, een m.e.r.-procedure te doorlopen, om milieu een volwaardige plek te geven bij de besluitvorming. Het advies van de commissie m.e.r. op de NRD was om de analyse van de milieueffecten van de twee bestemmingsplannen gelijktijdig uit te voeren, opdat geen onherstelbare beslissingen genomen zouden worden. Ondanks een toezegging van de gemeente, o.a. in de 'Nota van Inspraak NRD', om dit te doen, is het echter nooit uitgevoerd. En nu blijkt, dat de gemeenteraad en de bewoners van Roosendaal te vergeefs zoeken naar een MER in het bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg.

- 3.16 Op 30 november 2022 heeft een gesprek met de gemeente en de GGD plaatsgevonden met betrekking tot het ontbreken van het in kaart brengen van milieugezondheidsrisico's van de diverse alternatieven in het bestemmingsplan de Bulkenaar. Er is die avond afgesproken dat in het bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg deze analyse van de milieugezondheidsrisico's op de varianten uitgevoerd en gerapporteerd wordt. Hiervan is echter niets terug te vinden in het bestemmingsplan.
- 3.17 In het bestemmingsplan wordt op verschillende plaatsen verwezen naar de Omgevingsvisie van diverse overheden. Het bevreemd inspreker, dat er niet gerefereerd wordt aan het Besluit kwaliteit leefomgeving. Dit besluit is weliswaar wel aangenomen in 2018, maar wordt pas van kracht op het moment dat de Omgevingswet ingaat. Maar toch zal het effect van dit besluit zijn, dat alle zaken die niet aan dit besluit voldoen, door de desbetreffende verantwoordelijke overheid moeten worden gecorrigeerd.
- 3.18 In het bestemmingsplan ontbreken onder andere de onderstaande milieuaspecten en een inventarisatie van de bijbehorende milieugezondheidsrisico's: Laag Frequent Geluid, Trillingen, Micro-plastics.

Reactie

- 3.1 Het nieuwe Bravis ziekenhuis maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Voor de volledigheid merken we op dat de aangehaalde tekst door inspreker (paragraaf 1.1) onduidelijk is. De tekst *'In afwachting van het budget werd in 2017-2018 duidelijk dat ten westen van Tolberg het nieuwe Bravis ziekenhuis zou worden gerealiseerd'* wordt als volgt aangepast *'In afwachting van het budget werd in 2017-2018 duidelijk dat de locatie ten westen van Tolberg in beeld was als mogelijke locatie om het nieuwe Bravis ziekenhuis te realiseren'*.
- 3.2 De milieugezondheidsrisico's bij een verbindingsweg hebben met name betrekking op mogelijke geluidsoverlast, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. De verbindingsweg wordt gerealiseerd om de verkeersveiligheid en doorstroming van de bestaande wegen te verbeteren en de ontsluiting van de wijk Tolberg richting de snelweg te optimaliseren. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Uit de onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling voldoet aan de wettelijke normen en daarmee ook aan de uitgangspunten van de NOVI.
- 3.3 Een toets aan de Ladder is inderdaad noodzakelijk als een nieuwe stedelijke ontwikkeling deels of helemaal buiten het stedelijk gebied ligt. Het realiseren van een verbindingsweg wordt echter niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Daarom is een dergelijke toets niet noodzakelijk.
- 3.4 Uit de reactie onder 3.2 blijkt dat de ontwikkeling voldoet aan de wettelijke normen. In het kader van vooroverleg heeft de provincie Noord-Brabant het voorontwerpbestemmingsplan getoetst aan de Omgevingsvisie en zij heeft hier geen opmerkingen over gemaakt. Dit bevestigt dat de ontwikkeling aansluit bij de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant.

- 3.5 De verbindingsweg wordt onder andere aangelegd om het sluipverkeer richting de A58 meer te reguleren. Bewoners van diverse wijken van de gemeente Roosendaal maken niet alleen gebruik van de reguliere toegangswegen van de stad richting de A58, maar maken ook vaak gebruik van landbouwweggetjes in het buitengebied om de A58 te bereiken. Deze wegen in het buitengebied worden vaak als alternatief gekozen op het moment dat de reguliere toegangswegen onvoldoende doorstromen of moeilijk bereikbaar zijn. Door het opnemen van rotondes in de bestaande infrastructuur en een extra verbinding te maken richting de A58 wordt het zuidelijk deel van de gemeente veel beter ontsloten. Het sluipverkeer in het buitengebied wordt hiermee zeker verminderd.
- 3.6 Het is gebruikelijk om onderdelen die normaal gesproken relevant zijn bij een bestemmingsplan afzonderlijk te benoemen. De brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is inderdaad niet relevant, maar voor de volledigheid is dit wel als paragraaf opgenomen.
- 3.7 Er is geen sprake van een toename van sluipverkeer. Bij de nadere uitwerking van de verbindingsweg wordt rekening gehouden met de opmerking van inspreker.
- 3.8 Er is op dit moment nog geen wetgeving ten aanzien van de maximale hoeveelheid microplastics in de lucht en eventuele aanvaardbare gezondheidsrisico's. Daarom is de ontwikkeling hier ook niet nader aan getoetst.
- 3.9 In het kader van het onderdeel Externe Veiligheid is het vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoor of leidingen) beoordeeld. Vervoer van gevaarlijke stoffen mag alleen plaatsvinden over de daarvoor aangewezen wegen. De toekomstige verbindingsweg gaat geen onderdeel uitmaken van het wegennet voor gevaarlijke stoffen.
- 3.10 In het akoestisch onderzoek is wel uitgegaan van variant 2b, echter zijn hierin niet de juiste cijfers gebruikt (zie thema verkeersgegevens).
Ten aanzien van de volledigheid van het plangebied wordt opgemerkt dat dit naar aanleiding van de inspraak nogmaals is gecheckt en het volledige plangebied is wel meegenomen in het onderzoek.
- 3.11 Een grondwaterbeschermingsgebied geldt als buffer voor het daadwerkelijk waterwingebied. Het plangebied ligt buiten het grondwaterbeschermingsgebied en voor de planontwikkeling geldt daarom geen nadere onderzoeksplicht ten aanzien van een eventuele toename van micro-plastics en/of zink naar het grondwater.
- 3.12 Het plangebied van de 'Nee-tenzij toets' komt overeen met het plangebied van het bestemmingsplan. Het plangebied van de Quickscan Flora en Fauna komt inderdaad niet overeen. De Quickscan is naar aanleiding van de inspraakreactie hierop aangepast.
- 3.13 Het is correct dat het gebied potentie heeft voor de steenuil, dat is ook exact in lijn met wat de Quickscan aangeeft en waarom een nader onderzoek heeft plaatsgevonden naar deze soort. In het nadere onderzoek is onderzocht of er nesten en functioneel leefgebied aanwezig is binnen het plangebied. Dit blijkt niet zo te zijn.
- 3.14 In het voortraject zijn verschillende varianten besproken en beoordeeld. Uiteindelijk is gekozen voor deze variant. Uit de uitgevoerde Flora en Fauna onderzoeken voor het bestemmingsplan blijkt dat het, door de Raad, vastgestelde tracé geen belemmering vormt voor de Flora en Fauna. Een alternatief is dan ook niet noodzakelijk.

- 3.15 In het betreffende advies van de Commissie MER staat het volgende opgenomen: *“Wanneer de besluitvorming over de ontsluiting van Tolberg eerder of tegelijk met het besluit over Bulkenaar plaatsvindt, dient het MER de cumulatieve effecten van beide ontwikkelingen in beeld te brengen. De omvang van het studiegebied moet in dat geval aangepast worden op de reikwijdte van de (mogelijke) effecten”*. Het bestemmingsplan van de Bulkenaar is vastgesteld op 10 februari 2022. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor de verbindingsweg Tolberg niet eerder of tegelijk met het besluit over de Bulkenaar heeft plaatsgevonden. Er geldt daarom geen verplichting voor de verbindingsweg om een m.e.r.-procedure te doorlopen.
- In onderdeel D1.2 van het Besluit m.e.r. is het volgende bepaald: *De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg*. De ontwikkeling betreft niet een weg met 4 of meer rijstroken. Verder is aanvullend in het Besluit m.e.r. aangegeven dat de tracélengte 5 kilometer of meer dient te bedragen. De lengte van de ontwikkeling betreft ongeveer 3,5 kilometer. Een m.e.r. beoordeling is niet noodzakelijk.
- Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat zowel in de NRD als in de MER ten behoeve van de Bulkenaar niet wordt gesteld dat een MER noodzakelijk zou zijn. In beide documenten staat dat de verbindingsweg geen onderdeel uitmaakt van het project. Zie oa pagina 23 van de NRD en pagina 35 van de MER van de Bulkenaar.
- 3.16 De inspraakreactie heeft betrekking op het bestemmingsplan De Bulkenaar. Dit plan is hier niet aan de orde. Ook de meervoudige ontsluiting maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de GGD meermaals (mondeling) input gegeven aan de gemeente Roosendaal over de plannen. Het betreft adviezen over gezondheidkundige advieswaarden, aandachtspunten en kansen in de plannen.
- 3.17 Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wordt inderdaad pas van kracht op het moment dat de Omgevingswet ingaat; 1 januari 2024. In deze nieuwe wet is overgangsrecht opgenomen. Voor bestemmingsplannen die vóór 1 januari 2024 als ontwerp ter inzage worden gelegd, blijft de huidige Wro van toepassing.
- 3.18 Laag Frequent Geluid hoeft niet te worden getoetst bij de aanleg van wegen. Dit geluid komt alleen voor bij industrielawaai en/of bijvoorbeeld warmtepompen.
- Trillingen: Trillingen kunnen voortkomen vanwege het toepassen van verkeersdrempels in de directe nabijheid van woningen. In het ontwerp van de verbindingsweg worden geen verticale snelheidsremmers voorgestaan. Er is dan ook geen enkele aanleiding om een trillingsonderzoek uit te voeren.
- Micro plastics: zie eerdere beantwoording onderdeel 3.8

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- De paragraaf 'Aanleiding' in de toelichting is aangepast.
- Het akoestisch onderzoek en het onderzoek luchtkwaliteit zijn aangepast.
- Het plangebied van de Quicksan Flora en Fauna is aangepast.

3.3.4 Indiener 4

Samenvatting

Inspreker wil graag op basis van overtuigende en onweerlegbare argumenten vernemen waarom de aanleg van de verbindingsweg noodzakelijk is.

Reactie

Zie reactie thema Nut en Noodzaak

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.5 Indiener 5 (Asselberg Klinkhamer Advocaten)

Samenvatting

- 5.1 In de plantoelichting wordt gesteld dat de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing zou zijn. Dit ontslaat de gemeente echter niet van de behoefte aan de verbindingsweg deugdelijk te onderbouwen. Dat is niet gebeurd.
- 5.2 Er wordt gesteld dat geen behoefte is aan de verbindingsweg. Ten onrechte zijn alternatieven niet onderzocht.
- 5.3 Uit paragraaf 1.1 van de plantoelichting volgt dat de verbindingsweg ook wordt aangelegd om het nieuwe Bravis ziekenhuis aan De Bulkenaar te ontsluiten. Niet gemotiveerd is dat dit alleen mogelijk is door de nieuwe verbindingsweg. Ontsluiting van het ziekenhuis is ook mogelijk via de bestaande wegen, verbreding van bestaande wegen, een nieuwe oprit naar de Rijksweg A58, etc.
- 5.4 Omdat er nog een onderzoek loopt naar alternatieven, is het onzorgvuldig om het voorontwerpbestemmingsplan al ter inzage te leggen. Cliënten willen met name inzicht in de effecten als de ontsluiting niet wordt gerealiseerd. Pas als deze effecten in beeld zijn kan een afgewogen keuze gemaakt worden en staat de nut en noodzaak vast.
- 5.5 Het bestemmingsplan voldoet niet aan de vereisten van de IOV.
- 5.6 De wijzigingsbevoegdheden hebben betrekking op de bestemmingen 'Groen' en 'Water'. Deze gronden zijn gelegen op korte afstand van het perceel van cliënten. Wijziging van de deze bestemmingen kan voor cliënten dan ook ernstige gevolgen hebben. De wijzigingsbevoegdheden zijn te ruim en onvoldoende begrensd. Er is onvoldoende bepaald in welke mate en op welke wijze van de wijzigingsbevoegdheid gebruik kan worden gemaakt. Zo zijn bijvoorbeeld geen bouwregels opgenomen, zoals regels over de bouwhoogte, afstanden tot perceelsgrenzen, bebouwingspercentages, aantallen, e.d. Ook zijn geen bouwvlakken opgenomen. Ook ontbreekt een onderzoek naar de vraag of toepassing van de wijzigingsbevoegdheden in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hierbij dient het woon- en leefklimaat van omwonenden te worden meegenomen.
- 5.7 De voorwaardelijkverplichting uit artikel 6.3 is te algemeen geformuleerd en geeft te weinig duidelijkheid over de aard en omvang van de te treffen akoestische maatregelen. Ook wordt onvoldoende duidelijkheid gegeven over de effecten en ruimtelijke gevolgen daarvan.
- 5.8 Bij de beoordeling van het bestemmingsplan is niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Het voorontwerpbestemmingsplan is hierdoor in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

- 5.9 Cliënten zijn van mening dat hun woning als toetspunt in het akoestisch onderzoek had moeten worden meegenomen.
- 5.10 In paragraaf 4.1 van het akoestisch onderzoek is aangegeven dat het jaar 2020 als uitgangspunt is genomen voor de reconstructiesituaties, zowel voor het jaar 2022 als 2035. In 2020 hebben 2 coronalockdowns plaatsgevonden. Het jaar 2020 kan daarom niet gelden als representatief jaar.
- 5.11 Er ontbreekt een beoordeling of de gecumuleerde geluidbelasting niet zal leiden tot een onaanvaardbaar niveau.
- 5.12 Er is ten onrechte geen onderzoek verricht naar mogelijke trillingen ten gevolge van het bestemmingsplan.
- 5.13 De verbindingsweg zal zorgen voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Een verkeersonderzoek ontbreekt evenwel. Onder andere de consequenties voor de verkeersveiligheid zijn niet bezien. Ook is niet bezien of de verbindingsweg het nieuwe aantal verkeersbewegingen wel aankan.
- 5.14 Er wordt niet aangegeven en gewaarborgd dat de al bestaande groene en rode ledverlichting ook zal worden ingezet bij de nieuwe verbindingsweg. Daarnaast is geen aandacht besteed aan de mogelijke lichthinder voor cliënten.
- 5.15 Onduidelijk is hoeveel rijstroken de weg zal hebben, zodat niet uitgesloten is dat een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Bovendien hangt het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan samen met het op 10 februari 2022 door de raad vastgestelde bestemmingsplan 'De Bulkenaar', waarin een deel van de verbindingsweg is opgenomen. Deze samenhang is zodanig dat sprake is van één activiteit. Cliënten stellen zich op het standpunt dat een (vormvrije) milieueffectrapportage moet worden opgesteld.
- 5.16 In het bestemmingsplan 'De Bulkenaar' is een deel van de verbindingsweg opgenomen. Deze samenhang is zodanig dat sprake is van één activiteit.

Reactie

- 5.1 Zie reactie thema Nut en Noodzaak.
- 5.2 Zie reactie thema Quicksan / onderzoek Meervoudige ontsluiting Roosendaal.
- 5.3 Zie reactie 3.1
- 5.4 Zie Reactie Thema Quicksan / onderzoek Meervoudige ontsluiting Roosendaal.
- 5.5 Naar aanleiding van deze inspraakreactie en de opmerkingen van de provincie is paragraaf 2.2.2 in de toelichting van het bestemmingsplan verder uitgewerkt.
- 5.6 Naar aanleiding van de inspraakreactie is besloten om de wijzigingsbevoegdheden te verwijderen.
- 5.7 In het akoestisch rapport staat de betreffende maatregel benoemd. De gemeente is bereid om voor de duidelijkheid de betreffende maatregelen te benoemen in de planregels. De planregels zijn op dit onderdeel aangepast.
- 5.8 De gemeente is in de veronderstelling dat de maximale planologische maatregelen zijn onderzocht.
- 5.9 Zoals in het onderzoek aangegeven zijn de berekende punten representatief voor de overige woningen waar geen toetspunt is neergelegd. Voor de bewoners van de overige woningen is de akoestische belasting dan ook duidelijk voor hun woning te herleiden. Aangezien een herberekening noodzakelijk is gebleken, is bij de herberekening de woning van de inspreker in het nieuwe onderzoek meegenomen.
- 5.10 Zie reactie thema verkeersgegevens.

- 5.11 In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is het cumulatieve geluidniveau van alle onderzochte wegen berekend en beoordeeld. Daarin zijn andere geluidbronnen niet meegenomen. Er is namelijk geen wettelijk beoordelingskader hiervoor aanwezig. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zou op basis van het algemene beoordelingskader “een goede ruimtelijke ordening (art. 3.1 Wro)” een beoordeling plaats kunnen vinden. De invloeden van het spoor en de rijksweg worden echter zo laag geacht dat deze geen invloed hebben op de uitkomsten van de onderzoeken.
- 5.12 Zie reactie 3.17
- 5.13 In de tracéstudie is aandacht besteed aan de verbindingsweg Tolberg. Bij het opstellen van het ontwerp zijn deze aandachtspunten als uitgangpunt genomen. In de ontwerptoelichting zijn de ontwerpkeuzes toegelicht en wordt diverse malen verwezen naar ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig. Bij de tracéstudie is daarnaast ook de verwerkingscapaciteit (I/C verhouding) van kruispunten onderzocht. De tracéstudie en de ontwerptoelichting staan beide online. Zie: <https://roosendaal.nl/verbindingsweg-tolberg>
- 5.14 Ten aanzien van de lichthinder voor de inspreker geldt dat er geen nieuwe lichthinder ontstaat als gevolg van de realisatie van de verbindingsweg. Voor bestaande woningen blijft (indien aanwezig) lichthinder bestaan. Indien eventuele bestaande hagen die momenteel zorgen voor afscherming van de lichthinder dienen te worden verwijderd, dan zal hiervoor een alternatief worden aangeboden. Ten aanzien van de te realiseren verlichting op de verbindingsweg wordt opgemerkt dat hiervoor nog een lichtplan moet worden opgesteld. Dit volgt bij de uitwerking van de verbindingsweg.
- 5.15 Zie reactie 3.15
- 5.16 De gemeente is van mening dat geen enkel deel van de verbindingsweg Tolberg in het vastgestelde bestemmingsplan ‘De Bulkenaar’ is opgenomen. De verbindingsweg betreft enkel de verbinding tussen de ontsluitingsweg van de Bulkenaar en de Thorbeckelaan. In het bestemmingsplan ‘De Bulkenaar’ is alleen de ontsluitingsweg van het ziekenhuis bestemd en door middel van een aanduiding een reservering opgenomen in verband met de mogelijke aanleg van de verbindingsweg Tolberg.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:

- Paragraaf 2.2 is een nader toelichting op de vereisten van de IOV opgenomen;
- Aangezien een herberekening noodzakelijk is gebleken, is bij de herberekening de woning van de inspreker in het nieuwe onderzoek meegenomen.
- Wijzigingsbevoegdheden zijn uit de planregels verwijderd;
- Het opnemen van geluidbeperkende maatregelen is niet meer aan de orde. Dit onderdeel is uit de planregels verwijderd..

3.3.6 Indiener 6

Samenvatting

- 6.1 Ondanks herhaaldelijke verzoeken is er geen onderbouwing gegeven voor de keuze voor het leiden van het verkeer door de straat van insprekers. Zolang er geen onderbouwing is voor deze keuze en tegelijk het onderzoek naar een optimale ontsluiting d.m.v. een QuickScan loopt en de resultaten daarvan nog niet bekend zijn, is het voorliggende voorontwerp prematuur.

- 6.2 Ondanks dat het gaat om een kleine groep belanghebbende ontslaat het de overheid niet van de plicht om na onderzoek van alle alternatieven, goed en zorgvuldig aan te geven waarom een bepaalde maatregel nodig is.
- 6.3 Door de weg ontstaat een toename van verkeer, waardoor gevaarlijke situaties/bijna ongelukken toenemen.
- 6.4 Bewoners aan het wegdeel van de Thorbeckelaan van insprekers hebben allemaal een uitritvergunning. Met de verwachte intensiteit van de weg wordt het onmogelijk om op een normale manier gebruik te kunnen maken van het verkregen recht. Er is te weinig ruimte, ook vanwege de plaatsing van afwateringriolen. Deze staan zodanig verkeerd om de draai normaal te kunnen maken. De beoogde constructie van de weg voldoet in combinatie met de aanwezige uitritten niet aan de eisen van een veilig gebruik van de weg.
- 6.5 De toename van de verkeersintensiteit betekent ook een afname van de omgevingskwaliteit door geluidshinder en toename van fijnstof, uitstoot van gassen, e.d. met risico's voor de gezondheid van bewoners.

Reactie

- 6.1 Zie Reactie Thema Quicksan / Onderzoek meervoudige ontsluiting Tolberg.
- 6.2 Tijdens het ontwerpproces met omwonende is een optimalisatie onderzocht in onder andere een parallelweg. Echter door het gebruik van bijzondere voertuigcombinaties bleek hiervoor onvoldoende ruimte (zie ook: ontwerpwerptoelichting Randweg Roosendaal fase 2 van Arcadis).
- 6.3 Zie reactie 5.13
- 6.4 Het wordt niet onmogelijk om de uitritten van de Thorbeckelaan te verlaten. De inrichting blijft nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie waarbij ook sprake is van een gebiedsontsluitingsweg met inritten. Hoewel uitritten op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom niet ongebruikelijk zijn beveelt het CROW in ASVV 2021 aan om uitritten zoveel mogelijk te voorkomen. Tijdens het ontwerpproces met omwonenden is een optimalisatie onderzocht. Echter door het gebruik van bijzondere voertuigcombinaties bleek hiervoor onvoldoende ruimte. De nieuwe verbindingsweg heeft als gevolg dat de Thorbeckelaan meer gebruikt wordt dan nu het geval is. Modelberekening gaan uit van een toename van circa 4.000 mvt/etm tot een totaal van circa 12.500 mvt/etm. Door deze toename neemt de wachttijd voor het verlaten van de uitrit toe met name tijdens de drukste uren (10% van etmaal). Er zijn geen normen of richtlijnen voor wat een acceptabele wachttijd van een inrit is. Voor kruispunten is dit wel het geval. Dit wordt berekend met de methode Harders. Wanneer we deze methodiek toepassen op in- en uitritten dan blijft de theoretische wachttijd 15-20 seconden. In de regel zijn bij dergelijke wachttijden geen maatregelen nodig. (NB. Het risicoprofiel van een automobilist is anders dan van een voetganger je kan dit dus niet vergelijken met de oversteekbaarheid omdat er andere factoren mee spelen waaronder het massa- en snelheidsverschil)
- 6.5 Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, zoals een akoestisch onderzoek, luchtkwaliteit, stikstof. Op basis van deze onderzoeken kan worden geconcludeerd dat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Daarnaast heeft de GGD meermaals (mondeling) input gegeven aan de gemeente Roosendaal over de plannen. Het betreft adviezen over gezondheidkundige advieswaarden, aandachtspunten en kansen in de plannen.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.7 Indiener 7

Samenvatting

- 7.1 Volgens insprekers ontbreekt een economische onderbouwing in het plan. De toegevoegde waarde (bijvoorbeeld het verschil tussen de verwachte opbrengsten en de uitgaven) kan niet worden vastgesteld.
- 7.2 Een onderbouwing voor de keuze van de ontsluitingsweg ontbreekt en daarmee voldoet het voorontwerp bestemmingsplan niet aan de eisen. Bovendien ontbreekt een onderbouwing voor de keuze voor de in het plan opgenomen ontsluitingsweg en daarmee voldoet het voorontwerp bestemmingsplan niet aan de eisen zoals gesteld op blz. 13 van het “bestemmingsplan verbindingsweg” (artikel 3.46 van de Interim omgevingsverordening).
Zolang er geen onderbouwing voor de keuze is en er alternatieven voor de uitwerking van het voorstel zijn is het te vroeg om het plan als bestemmingsplan in te dienen. (stelling 1)
- 7.3 In het hoofdstuk 5 ontbreekt een concrete analyse. Zo is geen onderzoek gedaan naar welke knelpunten er zijn of de eerder geconstateerde knelpunten nu nog steeds bestaan en wat de actuele noodzaak is voor het onderhavige ingrijpende plan. Inspreker wijst erop dat in het door de raad vastgestelde bestemmingsplan “Bulkenaar” uit 2022 de raad juist tot de conclusie is gekomen dat met de komst van het nieuwe ziekenhuis er sprake is van een voldoende afwikkeling van het verkeer. Bovendien wordt verwezen naar oude onderzoeken.
- 7.4 Er loopt een onderzoek naar een optimale ontsluiting voor Roosendaal in de vorm van een Quickscan en zolang de uitkomsten niet bekend zijn is het niet kies om een oud plan uit te voeren. (Stelling 2)
- 7.5 De in het bestemmingsplan verbindingsweg Tolberg voorgestelde oplossing is geen optimale oplossing voor het in paragraaf 3.3.2 geschetste probleem. (Stelling 3)
- 7.6 Het bestemmingsplan bevat diverse inconsistenties (Stelling 4):
- a. Er zit een verschil van 20% in het aantal vervoersbewegingen in de Tracé-studie en het aantal vervoersbewegingen in het akoestisch rapport. Daarmee zijn de door Stantec uitgevoerde onderzoeken in strijd met eerdere onderzoeken en daarmee onbetrouwbaar.
 - b. In het akoestisch rapport staat: *“De wijk Tolberg in het zuidwesten van Roosendaal kent al jaren problemen met de bereikbaarheid. Daarnaast wordt ten westen van Tolberg het nieuwe Bravis ziekenhuis gerealiseerd. Om de bereikbaarheid van de wijk Tolberg en het nieuwe ziekenhuis te optimaliseren wordt een nieuwe weg aangelegd.”* Deze constatering in het rapport is in strijd met de doelstelling van de weg: ontsluiting van de wijk Tolberg. Het lijkt hierdoor dat de weg een andere bestemming heeft dan alleen ontsluiting. Dat betekent dat:
 - B&W zelfstandig handelt, omdat de Raad alleen de wens heeft uitgesproken te komen tot een ontsluiting van de wijk;
 - Onderzoeken op het gebied van geluid en milieu niet correct zijn. Door expliciet de weg als noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis te benoemen kloppen de uitgangspunten niet meer. De onderzoeken zijn gebaseerd op het aantal voertuigbewegingen van de ontsluiting van de weg. De conclusies in de uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee onjuist.

- c. In de verschillende bijlagen wordt enerzijds gesproken over “ontsluitingsweg” en anderzijds over “verbindingsweg”. Danwel “omlegging van de A58 (Sluipverkeer)”. Door verschillende namen te gebruiken geven de planmakers aan dat de functie van de gewenste reconstructie van de weg/nieuwe weg een andere is dan waarvoor de Raad in de omgevingsvisie heeft toegestemd. Als het doel anders is dan een ontsluitingsweg dan trekt inspreker de berekeningen in twijfel.
 - d. Uit het voorontwerp blijkt dat de breedte van de weg tussen WDw en Rietgoorsestraat, inclusief groenvoorziening en aan beide zijde een fietspad ongeveer 15 meter breed is. De huidige breedte van de weg, inclusief fietspad en tussenliggende groenvoorziening tussen weg en fietspad is 11 meter breed. Het ingediende ontwerp voldoet derhalve niet aan de eisen zoals door deskundigen gesteld of de weg voldoet wel aan de eisen, maar dan is variant 1 op oneigenlijke gronden afgewezen en is een nader onderzoek (zoals ook in de Quicksan opgenomen) noodzakelijk.
 - e. Impliciet ontnemen van de uitritvergunning van bewoners wegdeel WDw-Rietgoorsestraat.
- 7.7 Omdat een m.e.r ontbreekt kan het plan niet in procedure worden gebracht. (Stelling 5)
 - 7.8 Uitvoering van het onderhavige plan betekent voor een groot aantal bewoners in de omgeving van het voorgestelde traject in het algemeen een verslechtering van kwaliteit van wonen door onverantwoorde toename fijnstof en geluid als gevolg van toename van de verkeersintensiteit. (Stelling 6)
 - 7.9 Bij de te verwachte verkeersintensiteit wordt het wegdeel WDw-Rietgoorsestraat onveilig voor zowel bewoners als de weggebruikers.
 - 7.10 De beoogde ontsluitingsweg heeft op het wegdeel WDw-Rietgoorsestraat 11 erfontsluitingen. Zoveel erfontsluitingen zonder extra veiligheidsvoorzieningen is in strijd met de functie van een pure ontsluitingsweg.
 - 7.11 In een overleg van 30 november 2022 met een milieudeskundige van de GGD werd gesteld dat een weg met de verwachte intensiteit minimaal 50 meter van bestaande bewoning geprojecteerd zou moeten worden. In het overleg is afgesproken dat in het bestemmingsplan verbindingsweg Tolberg de analyse van de milieugezondheidsrisico's op de varianten uitgevoerd zouden worden en onderdeel zouden zijn van de rapportage. Deze rapportages ontbreken in het voorontwerp bestemmingsplan. In het huidige plan wordt de door de GGD gestelde norm niet gehandhaafd.
 - 7.12 Uit het akoestisch rapport blijkt dat de geluidsbelasting van het huidige verkeer al boven de gewenste maximale norm van 48 dB uitkomt. Vervolgens staat in het rapport dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn, omdat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de wet.
 - 7.13 Inspreker licht nader toe waarom hij van mening is dat de uitkomst van de participatiebijeenkomsten voor de inrichting van het tracé WDw-Rietgoorsestraat bedroevend is voor de bewoners aan dit stukje weg.

Reactie

- 7.1 Zoals in de toelichting aangegeven is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.
- 7.2 Zie reactie 2.1.1 Provincie Noord-Brabant en reactie onder de thema's
- 7.3 Zie reactie thema Nut en Noodzaak
- 7.4 Zie Reactie Thema Quicksan/onderzoek meervoudige ontsluiting Tolberg
- 7.5 Zie reactie thema Nut en Noodzaak.

7.6 Stelling 4;

- a. Zie Reactie Thema verkeersgegevens.
- b. De ontwikkeling heeft alleen betrekking op een betere ontsluiting van de wijk. De bereikbaarheid van het Bravis ziekenhuis is niet afhankelijk van de realisatie van de verbindingsweg Tolberg. Het aangehaalde citaat in het akoestisch onderzoek is dan ook niet juist. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast.
- c. In de toelichting wordt op enkele plaatsen melding gemaakt van een omlegging van de A58 omdat in de betreffende beleidsstukken (visie) de verbindingsweg soms ook als zodanig werd vermeld. Er is duidelijk geen sprake van een omlegging, maar van het realiseren van een verbindingsweg. Verder worden de termen van een verbindingsweg en een ontsluitingsweg door elkaar heen gebruikt. Het gaat hierbij om een verbindingsweg tussen de rotonde van de ontsluitingsweg (van het Bravis ziekenhuis en de bestaande Thorbeckelaan/ Willem Dreesweg. De verbindingsweg moet zorgen voor een betere ontsluiting en ook als zodanig functioneren.
- d. Het wegprofiel wordt verbreed, waarvoor grond wordt aangekocht aan de zuidzijde.
- e. Zie reactie 6.4

7.7 Zie reactie 3.15.

7.8 Zie reactie 6.5.

7.9 De gemeente gaat ervan uit dat hier het wegvak Thorbeckelaan tussen Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg wordt bedoeld. Er zijn twee aspecten waarbij verkeersonveiligheid toeneemt in relatie tot de verkeersintensiteiten: Menging van verkeersdeelnemers en oversteekbaarheid. Van het eerste is geen sprake omdat er vrij liggende fietspaden zijn opgenomen in het ontwerp. De oversteekbaarheid wordt getoetst aan de hand van de wachttijd van een voetganger en hoe lang deze nodig heeft om de weg over te steken. Hoe langer dit duurt, hoe eerder risico's worden genomen om de weg over te steken (met dus een vergroot risico op een ongeval). Met de huidige intensiteiten is de oversteekbaarheid tijdens de drukste uren al onder de maat. De toename van verkeer zorgt ervoor dat de wachttijd toeneemt. Om die reden zijn in het ontwerp oversteekvoorzieningen bij de rotondes opgenomen in het ontwerp.

7.10 Zie reactie 6.4

7.11 Zie reactie 3.16

7.12 Maatregelen als gevolg van een toename van de geluidsbelasting van het huidige verkeer is alleen aan de orde als er sprake is van een reconstructie in het kader van de wet. Voor door de inspreker benoemde woning is hier geen sprake van. Dat er een overschrijding is van de huidige norm is geen aanleiding om nu maatregelen te nemen. De woning zal op basis van de op het moment van bouw geldende norm zijn gebouwd en aan deze norm uit het verleden voldoen.

7.13 Zie Reactie Thema participatie.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- Paragraaf 2.2 is een nader toelichting op de vereisten van de IOV opgenomen;
- Akoestisch onderzoek is aangepast.

3.3.8 Indiener 8 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)

Samenvatting

- 8.1 Hoewel toezeggingen aan de omwonenden en aan de raad zijn gedaan over het uitvoeren van de Quick Scan en ondanks aanbevelingen van de Commissie Ombudsman is tot op heden nog geen Quick Scan verricht of is anderszins inzichtelijk gemaakt dat de aangedragen oplossingen voor een goede ontsluiting van de wijk Tolberg minder passend zijn dan het voorliggende plan. Cliënt verzoekt u om die reden om alsnog de aangedragen alternatieven zorgvuldig te onderzoeken.
- 8.2 Een deugdelijke motivering voor de komst van voorliggend plan en de behoefde daaraan ontbreekt in hoofdstuk 5.
- 8.3 Uit het bij het voorontwerp gevoegde akoestische rapport “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï” van Stantec b.v. van 30 september 2022 kan onvoldoende worden afgeleid in hoeverre deze optrektoeslag is toegepast en in hoeverre dit tot een andere beoordeling leidt.
- 8.4 Op de verbindingsweg zullen naar verwachting veel ambulances gaan rijden, gelet op het beoogde ziekenhuis op De Bulkenaar. In het akoestisch onderzoek is niet meegewogen wat de ruimtelijke gevolgen van de sirenes zijn op de gevels van de omliggende woningen, waaronder die van cliënt.
- 8.5 Cliënt is van oordeel dat de berekende verkeersintensiteit te laag is. Daarbij is ten onrechte geen rekening gehouden met sluipverkeer dat bij ongevallen op de A58 gebruik zal maken van de nieuwe verbindingsweg.
- 8.6 Ingevolge artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. De telling is thans meer dan vijf jaar oud. Het onderzoek is meer dan drie jaar oud. In de toelichting wordt niet gemotiveerd waarom nu nog aan deze verouderde gegevens kan worden vastgehouden. Onduidelijk is hoe deze tellingen zich verhouden met de plannen voor het nieuwe ziekenhuis en in het verlengde daarvan de invloed van de verkeersgeneratie van deze plannen op de nieuwe verbindingsweg.
- 8.7 Volgens inspreker is sprake van een autoweg zoals aangewezen in categorie 1.2 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Daarom moet een milieueffectrapport worden opgesteld. Dit is vooralsnog ten onrechte niet gedaan.
- 8.8 Cliënt wijst erop dat met regelmaat kerkuilen worden waargenomen. Deze zijn waargenomen nabij de Jakobijnberg en het Roosendaalswegje. In paragraaf 4.2 is in figuur 3 de ligging van het plangebied dat door Eco Assist is onderzocht weergegeven. Daarop is niet het gehele deel van het Roosendaalswegje dat binnen het plangebied is gelegen weergegeven. Het is onbekend in hoeverre ook de bomen in dit deel van het plangebied zijn onderzocht op de aanwezigheid van de kerkuil.
- 8.9 Cliënt vraagt andere mogelijke locaties te zoeken, waar geen of minder planschade is.
- 8.10 Cliënt verzoekt de gemeente nogmaals om op de gestelde vragen antwoord te geven, alsnog de toegezegde onderzoeken te laten verrichten en openheid van zaken te geven omtrent de absolute noodzaak tot aanleg van de zuidelijke verbindingsweg.

Reactie

- 8.1 Zie Reactie Thema Quicksan / onderzoek meervoudige ontsluiting Tolberg
- 8.2 Zie Reactie Thema Nut en noodzaak
- 8.3 In het akoestisch onderzoek is naar aanleiding van de inspraakreactie de optrektoeslag meer inzichtelijk gemaakt.

- 8.4 A1/A0-ritten (met sirene) vallen buiten toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en zijn om die reden niet betrokken in het akoestisch onderzoek.
- 8.5 Zie Reactie Thema verkeersgegevens
- 8.6 De Tracéstudie Tolberg van 9 maart 2020 is inderdaad iets ouder dan de gebruikelijke 2 jaar, maar uit de Memorie van Toelichting van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) blijkt dat het wel is toegestaan dat de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op onderzoeken ouder dan twee jaar. De studie geldt als onderbouwing voor de mogelijke varianten, waarbij de gemeenteraad uiteindelijk een keuze heeft gemaakt. Het bestemmingsplan betreft enkel de juridische vertaling van de gekozen variant. Ten aanzien van de tellingen wordt verwezen naar 5.10 en het zie Reactie Thema verkeersgegevens.
- 8.7 Zie reactie 3.15.
- 8.8 De kerkuil was niet bekend in het plangebied en de directe omgeving volgens de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). Daarom was deze eerder onderbelicht in de rapportage van de Quickscan F&F. Desalniettemin is er voldoende onderzoek uitgevoerd om ook iets over de kerkuil te kunnen zeggen. De rapportages van de Quickscan en het nadere onderzoek zijn hierop aangepast.
- 8.9 Ten behoeve van de verbindingsweg heeft een uitgebreide afweging van de verschillende varianten plaatsgevonden. Zie reactie thema Nut en Noodzaak en Quickscan / onderzoek meervoudige ontsluiting Tolberg. Deze afweging is afgerond en heeft geresulteerd in een verkeersontwerp dat is vastgesteld door het college. Het bestemmingsplan is een uitwerking van dit besluit. Een andere variant staat niet meer ter discussie.
- 8.10 Zie Reactie Thema Participatie en Nut en Noodzaak

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- Aanpassing Quickscan Flora & Fauna en nader onderzoek;
- Akoestisch onderzoek is tekstueel met betrekking tot optrektoeslag aangepast.

3.3.9 Indiener 9

Samenvatting

De inspraakreactie is inhoudelijk nagenoeg hetzelfde als die van indiener 8. Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar indiener 8.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.10 Indiener 10

Samenvatting

De inspraakreactie is inhoudelijk nagenoeg hetzelfde als die van indiener 7. Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar indiener 7.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.11 Indiener 11

Samenvatting

De inspraakreactie is inhoudelijk nagenoeg hetzelfde als die van indiener 7. Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar indiener 7.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.12 Indiener 12

Samenvatting

- 12.1 Er wordt meerdere malen aangegeven dat binnen het plangebied geen woningen zijn gelegen (zie ook paragraaf 2.2 pagina 6 van bijlage b_NL.IMRO.1674.2150VERBINDINGSWEG-0201_tb1.pdf). Hoewel deze constatering feitelijk correct is, doet dit wederom afbreuk aan de erkenning van de direct omwonenden. Het plangebied geeft wederom het gevoel dat er bewust geen participatie wordt gezocht met bewoners, die zijn er immers niet in het plangebied. Inspreker verzoekt dringend om de directe bewoners, grenzend aan het plangebied, eens echt te betrekken bij de plannen. Gezien de aantallen kan dit zonder problemen op persoonlijke basis. En informeer de bewoners in bredere zin eens proactief over de plannen en ambities van de gemeente.
- 12.2 In bijlage "b_NL.IMRO.1674.2150VERBINDINGSWEG-0201_tb9.pdf" wordt gesproken over een "bossage". Uit de verdere omschrijving maak ik op dat het wellicht om een "bosschage" gaat. Graag zou ik duidelijk vermeld zien wat er wordt bedoeld op de tekening op pagina 9.
- 12.3 Inspreker vraagt zich af waarom wordt de extra bosschage en groenstrook die wel is ingepast aan de kant van de Hainksestraat niet toegepast aan de kant van de Bulkenarsestraat? Terwijl deze optie al meerdere malen is gevraagd en aangedragen tijdens de zogenoemde "participatie" bijeenkomsten. Inspreker verzoekt alsnog deze bosschage op te nemen.
Daarnaast vraagt inspreker zich af waarom de eigenaar van Huijbergseweg 45 wel benaderd (zoals vermeld in de bijlage "b_NL.IMRO.1674.2150VERBINDINGSWEG-0201_tb9.pdf") maar hij niet is benaderd.
- 12.4 De conclusie op pagina 29; "Binnen reconstructiegebied 1 zijn geen bestaande woningen of geluidgevoelige terreinen aanwezig is niet juist omdat dit gebied geen reconstructiegebied is, aangezien de verbindingsweg die vervolgens richting de A58 loopt een niet bestaande en dus nieuwe weg betreft. Dat betekent ook dat de 250 meter grens in acht genomen moet worden. Daarom dient opnieuw getoetst te worden.
- 12.5 Inspreker wenst een maximum snelheid van 60 km/uur voor de verbindingsweg en geeft hier een aantal argumenten voor.
- 12.6 Door de komst van de verbindingsweg verdwijnt het uitgangspunt 'verbondenheid met Roosendaal' uit de structuurvisie.
- 12.7 Inspreker verzoekt nogmaals om de locatie van de verbindingsweg te heroverwegen omdat de positieve effecten vele malen minder zwaar wegen dan de negatieve effecten.
- 12.8 De conclusie in paragraaf 4.11 is niet correct, de ontwikkeling is niet zondermeer vrijgesteld van een M.E.R. beoordeling. Dit dient opnieuw getoetst te worden.

- 12.9 Het voorontwerp stelt op pagina 50 dat “Kruispunt 4: Passage Huijbergseweg; De Huijbergseweg voor het landbouwverkeer een belangrijke verbinding vormt tussen het buitengebied en de bebouwde kom van Roosendaal.”

Inspreker ontvangt graag de onderliggende onderbouwing in welke mate de Huijbergseweg een belangrijke verbinding is omdat nergens een onderzoek of cijfers vermeld zijn waarop deze constatering is gebaseerd.

Reactie

- 12.1 In het voortraject is diverse keren overleg geweest met de direct omwonenden van het plangebied. Hier zijn verschillende verslagen van beschikbaar. Deze verslagen zijn tevens in te zien op onderstaande web-pagina: <https://roosendaal.nl/verbindingsweg-tolberg>

Ook is met meerdere mensen persoonlijk gesproken. In het kader van de planologische procedure is voor de volledigheid vermeld dat in het plangebied zelf geen woningen zijn gelegen. Dit is om duidelijkheid te verschaffen richting de bewoners. Het is niet zo dat de belangen van omwonenden niet zijn meegewogen.

- 12.2 Het dient op pagina 9 inderdaad te gaan om een bosschage. De tekst van de tekening zal hierop aan worden gepast

- 12.3 Voor de landschappelijke compensatie van de verbindingsweg Tolberg wordt van dezelfde principes uitgegaan als het landschapspark. Het landschap is leidend in het ontwerp. En dus wordt de verbindingsweg niet ingepakt (met bomen, groen, ...) maar loopt de verbindingsweg doorheen het landschap. Naar aanleiding van de inspraakreactie is gekeken naar de gevraagde optie. Er worden mogelijkheden gezien om inspreker tegemoet te komen. Hiervoor zal een afspraak met inspreker worden gemaakt.

- 12.4 De geluidzone langs een weg wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De breedte hiervan is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (in stedelijk of buitenstedelijk gebied). Zie paragraaf 3.1 onder het tussenkopje ‘Zonering wegverkeerslawaaï’ van het akoestisch onderzoek.

De geluidzone van de nieuwe Verbindingsweg is aangegeven in afbeelding 3.1 van het akoestisch onderzoek. De geluidzone van de Verbindingsweg bedraagt 250 meter en wordt aan weerszijde van de weg uitgezet vanuit de buitenste rijstrook. Binnen dit gebied zijn bestaande woningen aanwezig.

De geluidzone aan weerszijde van de weg die fysiek wordt gewijzigd is op verschillende afbeeldingen weergegeven. Voor reconstructiegebied 1 is een geluidzone aanwezig met een breedte van 250 meter. De lengte van het reconstructiegebied is de lengte waar de bestaande weg fysiek wordt gewijzigd. Voor het reconstructiegebied 1 is dit weergegeven in afbeelding 3.2. De lengte van de fysieke wijziging aan de Huijbergseweg is niet zodanig lang dat er bestaande woningen binnen de geluidzone aanwezig zijn ter plaatse van de fysieke wijziging. Dat is de reden waarom er verder voor reconstructiegebied 1 geen reconstructieberekeningen zijn uitgevoerd.

- 12.5 Wegen zijn in het GVVP gecategoriseerd naar gebruik en functie. De meeste wegen in het gebied hebben een verblijfsfunctie en hebben primair het doel om erven te ontsluiten. Binnen de kom zijn dat de 30km/u wegen en buiten de kom zijn dat 60km/u wegen. Daarnaast zijn er wegen met een verkeersfunctie (de 50 en 80 km/u wegen). Deze wegen hebben als doel om gebieden te ontsluiten en hebben daardoor hogere intensiteiten. De zuidelijke verbindingsweg heeft als doel om Tolberg te ontsluiten en is daarom een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/u en 80 km/u. Het aangehaalde besluit van het college gaat over wegen die zijn gecategoriseerd als/functie hebben van een erftoegangsweg maar waar nog geen snelheidsbeperking is ingesteld. Het besluit gaat dus over het instellen van de laatste 60 km/u zones op erftoegangswegen en niet over gebiedsontsluitingswegen.
- 12.6 Er is geen sprake van een afsluiting van het buurtschap Haiink van de kern Roosendaal. De bestaande verbindingswegen vanuit de kern Roosendaal richting Haiink blijven in stand. De mogelijkheid om een rondje te wandelen, fietsen of om hard te lopen wordt door de komst van de verbindingsweg niet beperkt.
- 12.7 Zie reactie 8.9
- 12.8 Zie reactie 3.15
- 12.9 Langs de weg wonen meerdere agrariërs en liggen meerdere agrarische percelen, die voor hun bereikbaarheid afhankelijk zijn van de Huijbergseweg. Tijdens participatie bijeenkomsten is door meerdere agrariërs het belang van de Huijbergseweg benadrukt. De tekst in de toelichting wordt verduidelijkt.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- De tekst in het landschappelijk inpassingsplan wordt aangepast.

3.3.13 Indiener 13

Samenvatting

Inspreker is van mening dat de gedane geluidsmetingen van verkeer in coronatijd (2020) niet meer representatief zijn voor de huidige verkeersintensiteit en dat het daarom noodzakelijk is dat er nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd worden.

Reactie

De gemeente gaat ervan uit dat hier niet de gedane geluidsmetingen wordt bedoeld, maar de gedane verkeerstellingen. Zie verder reactie thema Verkeersgegevens.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen

3.3.14 Indiener 14

Samenvatting

14.1 Totale kostenberekening ontbreekt, hier voldoet het plan niet aan de eisen.

14.2 Inspreker heeft nooit ervaren dat de ontsluiting van de Tolberg slecht verloopt. Nu lijkt het meer een probleem te zijn voor de ontsluiting van het ziekenhuis, en niet van de Tolberg. De nut en noodzaak voor de zuidelijke ontsluiting ontbreekt.

14.3 De resultaten van de Quicksan voor andere ontsluitingen dienen te worden meegenomen bij de inrichting.

- 14.4 Door de weg neemt de onveiligheid toe en verslechteren verschillende milieu aspecten.
- 14.5 Een variant met volledige parallelweg noord verdiende volgens de wethouder een serieus onderzoek maar daaraan is nooit gevolg aangegeven.
- 14.6 Arcadis heeft 4 co bijeenkomsten gedaan, hierbij zijn vragen gesteld, waar nooit antwoord op gegeven is.
- 14.7 De diverse verkeersrapporten geven verschillende aantallen, waardoor er verschillende uitkomsten zijn.
- 14.8 Bij de geluidsberekeningen is geen rekening gehouden met de geluidssignalen die hulpvoertuigen produceren.
- 14.9 Bij de geluidsberekeningen is geen rekening gehouden met vrachtverkeer die boven de 3500 kg wegen en dus meer geluid produceren.
- 14.10 Er is geen rekening gehouden met lichtverstrooiing ten tijde van een A1/A0 rit van hulpverleningsinstanties.
- 14.11 Het fietspad ten zuiden van de Jagersberg ligt los van de weg en ligt daarmee volledig afgesloten van enige andere verkeersbewegingen. Met name in het donker staat de veiligheid ter discussie met als gevolg de enorme toename van criminaliteit binnen de gemeente Roosendaal.

Reactie

- 14.1 Zoals in hoofdstuk 7 van het bestemmingsplan is aangegeven, is een exploitatieplan voor een verbindingsweg niet vereist. Het plan is een initiatief van de gemeente Roosendaal en de gemeente is ook verantwoordelijk voor de kosten.
- 14.2 Zie Reactie Thema Nut en Noodzaak.
- 14.3 Zie Reactie Thema Quicksan / onderzoek meervoudige ontsluiting
- 14.4 Uit de toelichting en de onderzoeken blijkt dat er geen enkele reden is om uit te gaan van een toenemende onveiligheid en/of het verslechteren van verschillende milieuaspecten.
- 14.5 Zie reactie 6.2
- 14.6 Het niet duidelijk welke openstaande vragen er nog zijn, voor welke deelgroep en welke ronden. Verwezen wordt naar de 4 participatieronden van 6 deelgroepen en de verslagen.
- 14.7 Zie Reactie Thema verkeersgegevens.
- 14.8 Zie reactie 8.4
- 14.9 In verkeersmodellen wordt een onderverdeling gemaakt van het aandeel licht, middelzwaar een zwaar verkeer. Aan de verschillende verkeerstype zijn verschillende geluiduitstralingen van toepassing, welke zijn opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In het rekenmodel is hier wel rekening mee gehouden, aangezien het rekenhart van het rekenmodel is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.
- 14.10 Bij de realisatie van het ziekenhuis is rekening gehouden met een ontsluiting aan de noordzijde van het ziekenhuisterrein. De ritten van hulpverleningsinstanties vinden langs deze zijde plaats.
- 14.11 Het fietspad ten zuiden van de Jagersweg ligt in het verlengde van het bestaande fietspad ter plaatse van het Roosendaalsewegje. Het fietspad ligt in de huidige situatie ten zuiden van Thorbeckelaan. Als gevolg van de nieuwe situatie rijdt er straks geen autoverkeer meer langs het fietspad wat inderdaad de sociale controle beïnvloedt. Het ligt echter nog steeds dicht bij woningen en blijft verlicht.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen

3.3.15 Indiener 15

Samenvatting

- 15.1 De voorgenomen aanpassing van het bestemmingsplan leidt tot planschade door een toename van geluid (A) en het verdwijnen van het landelijk uitzicht (B) zonder dat hier nut of noodzaak voor is.
- 15.2 Door het plan wordt de natuur rondom een ecologische verbindingszone onder andere nabij de Rissebeek aangetast.
- 15.3 De nut en noodzaak van de weg ontbreekt.
- 15.4 De plannen worden verbonden aan de mogelijke realisatie van het nieuwe Bravis ziekenhuis. Echter het bestemmingsplan de Bulkenaar is nog niet onherroepelijk en dat zal zeker niet voor eind 2024 plaatsvinden. Zonder dit ziekenhuis leidt het westelijke deel van de Ontsluitingsweg Tolberg van niksnaar nergens en is daarom ook niet van nut.
- 15.5 In het akoestisch onderzoek is gerekend met een basis waarbij een geluidscorrectie voor toekomstige voertuigen van 2dB in mindering is gebracht wat neerkomt op een kwart reductie. Aangezien er geen wettelijke aanpassing van de geluidseis voor voertuigen is aangekondigd maak ik hier bezwaar tegen.
- 15.6 Indien de gemeente Roosendaal graag anticipeert op toekomstige wetgeving verwacht inspreker dat de reeds lang aangekondigde en per 2024 van kracht zijnde nieuwe Omgevingswet in acht neemt en de daarin in concept bekend zijnde regels alvast implementeert. Tegen het niet opnemen hiervan maak ik bezwaar.
- 15.7 Inspreker stelt voor om het voorontwerpbestemmingsplan in twee delen te splitsen. Een oostelijk deel dat direct kan worden gerealiseerd waarbij de ondertunneling van de spoorweg voor verlichting kan zorgen. En een westelijk deel dat, zodra de plannen voor het nieuwe Bravis ziekenhuis onherroepelijk mochten worden, gestart kan worden.
- 15.8 De genoemde argumenten in de zienswijze tegen de zaaknr. 740864 voorontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg van de Stichting Natuurlijk Betrokken Tolberg worden door inspreker volledig ondersteund.

Reactie

- 15.1 Artikel 6.1 Wro geeft aan dat een belanghebbende onder bepaalde voorwaarden recht heeft op een tegemoetkoming in de schade als een gevolg van de bepalingen in een ruimtelijk plan. Mocht indiener van mening zijn dat sprake is van planschade als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan, dan bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een planschadeaanvraag bij de gemeente. Bij een eventuele tegemoetkoming in de daardoor ontstane schade blijft planschade die valt binnen het 'normaal maatschappelijk risico' evenwel voor rekening van de aanvrager.
- 15.2 Uit de uitgevoerde onderzoeken in het kader van Flora en Fauna blijkt dat de natuur geen nadelige gevolgen ondervindt van de ontwikkeling.
- 15.3 Zie Reactie Thema Nut en noodzaak.

- 15.4 Mocht het bestemmingsplan voor de Bulkenaar worden vernietigd bij de Raad van State, dan zal voor het gedeelte van de aanleg van de ontsluitingsweg van het ziekenhuis worden gekeken naar mogelijkheden om dit deel alsnog te realiseren, zodat een verbinding met de verbindingsweg Tolberg tot stand kan komen. Zie ook reactie 1.2.
- 15.5 De toepassen aftrek (geluidcorrectie) is wettelijk toegestaan. De Raad van State accepteert dit ook. Om deze reden wordt dit als uitgangspunt aangehouden.
- 15.6 Er is geen aanleiding en juridische grond om toekomstige wetgeving in huidige bestemmingsplannen op te nemen. Voor bestemmingsplannen die vóór 1 januari 2024 als ontwerp ter inzage worden gelegd, blijft de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing.
- 15.7 De verbindingsweg zorgt voor een verbeterde verkeersontsluiting van Tolberg. Dit zorgt voor een toename van verkeer op de Willem Dreesweg. Met de huidige spoorwegovergang neemt de vertraging en het risico van spooronveiligheid toe. Een tunnel onder het spoor door verhelpt dit. Zonder verbindingsweg is de noodzaak voor een tunnel beperkt en daarmee zijn de tunnel en de verbindingsweg onlosmakelijk met elkaar verbonden.
- 15.8 De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen

3.3.16 Indiener 16

Samenvatting

- 16.1 Inspreker maakt bezwaar tegen het voorontwerpbestemmingsplan omdat zijn woon- en leefklimaat ingrijpend zal wijzigen.
- 16.2 Er zou een quickscan worden uitgevoerd. Dat is nog niet gebeurd daardoor is het volgende niet duidelijk:
- Wat zijn de effecten op bijv. het milieu, onze leefbaarheid?
 - Wat zijn mogelijke gezondheidsrisico's, waar moet inspreker rekening meehouden
 - hoe wordt dat gemeten en opgevolgd?
 - Welke preventieve acties en maatregelen om dit te beheren worden meegenomen?
 - Op het moment dat sprake is van effecten op milieu, hoe zal daar op gehandeld worden. Daarom verzoekt inspreker om het ontwerp niet in procedure te brengen totdat een bredere toetsing heeft plaatsgevonden.

Reactie

- 16.1 De zienswijze betreft een hele algemene veronderstelling, zonder enige onderbouwing. De toelichting (en bijbehorende onderzoeken) van het bestemmingsplan tonen aan dat voldaan wordt aan wettelijke normen.
- 16.2 Zie Reactie Thema Quickscan

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen