

NOTA ZIENSWIJZEN

Noordelijke randweg Zevenbergen

25 JULI 2017

Contactpersonen

NIENKE SPIEGELENBERG

**Senior projectleider en
omgevingsmanager**

T 0627061116

M 0627061116

E nienke.spiegelenberg@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 33

6800 LE Arnhem

Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	OVERZICHT MET BINNENGEKOMEN ZIENSWIJZEN	5
3	ZIENSWIJZEN EN BEOORDELING	6
3.1	Zienswijze 01	6
3.2	Zienswijze 02	7
3.3	Zienswijze 03	8
3.4	Zienswijze 04	9
3.5	Zienswijze 05	10
3.6	Zienswijze 06	11
3.7	Zienswijze 07	14
3.8	Zienswijze 08	19
3.9	Zienswijze 09	22
3.10	Zienswijze 10	25
3.11	Zienswijze 11	30
3.12	Zienswijze 12	32
3.13	Zienswijze 13	38
3.14	Zienswijze 14	42
4	AMBTSHALVE AANPASSINGEN	46
5	OVERZICHT AANPASSINGEN	47
5.1	Verbeelding	46
5.2	Regels	47
5.3	Toelichting	47

1 INLEIDING

Publicatie van het ontwerpbestemmingsplan Noordelijke randweg Zevenbergen heeft plaatsgevonden in de Staatcourant van 1 februari 2017 en in het huis-aan-huisblad Moerdijkse Bode op 25 januari 2017.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen in het gemeentehuis van 2 februari 2017 tot en met 15 maart 2017. Tevens was het ontwerpbestemmingsplan digitaal in te zien op de website ruimtelijkeplannen.nl en www.moerdijk.nl/projecten.

In totaal zijn er 14 zienswijzen ingebracht.

Alle zienswijzen worden in deze nota kort en zakelijk samengevat en daarna van een inhoudelijk oordeel voorzien. Het oordeel sluit steeds met de conclusie of de ingebrachte reactie al dan niet aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het plan. De inhoud van een aanpassing wordt vervolgens omschreven en is verwerkt in het bestemmingsplan.

Hoewel de inhoud van de reacties samengevat wordt, heeft een volledige en integrale beoordeling van de zienswijzen plaatsgevonden.

Na deze inleiding worden in deze Nota zienswijzen bestemmingsplan eerst de zienswijzen behandeld (Deel 1), gevolgd door Deel 2, waarin de ambtelijke wijzigingen zijn opgenomen.

2 OVERZICHT MET BINNENGEKOMEN ZIENSWIJZEN

Zienswijze	Indiener	Datum	Adres
01	ZLTO afdeling Moerdijk	14 maart 2017	Molendijk 13, 4758 SE Standdaarbuiten
02	Provincie Noord-Brabant	23 februari 2017	Brabantlaan 1, 5200 MC 's- Hertogenbosch
03	De heer Rommens namens V.O.F. Rommens Wijne (door Stichting Achmea Rechtsbijstand)	2 maart 2017	Markdijk 1, 4791 SJ Klundert
04	De heer D.J.C. Mulders (door Stichting Achmea Rechtsbijstand)	8 maart 2017	Schansdijk 6, 4761 RH Zevenbergen
05	Autobedrijf Hopmans B.V.	14 maart 2017	De Langeweg 12-a, 4762 RB Zevenbergen
06	Vereniging Belangen Buurtschap Achterdijk (door Heerenstaete Advocaten & Mediation)	15 maart 2017	P/A Achterdijk 37, 4761RB Zevenbergen
07	Vereniging BBA	13 maart 2017	Achterdijk 37, 4761RB Zevenbergen
08	J.R. van der Stroom en MJ. van Leeuwen	14 maart 2017	Achterdijk 49, 4761 RC Zevenbergen
09	De heer R. van Eekelen (door Heerenstaete Advocaten & Mediation)	13 maart 2017	Achterdijk 41a, 4761RC Zevenbergen
10	De heer M.J.M. Kanters en mevrouw E.P.C.M. Kanters- Bedaf (door Stichting Achmea Rechtsbijstand)	10 maart 2017	Achterdijk 35, 4761 RB Zevenbergen
11	A.F.J. Farla	15 maart 2017	Achterdijk 33, 4761 RB Zevenbergen
12	D. v Dreunen	15 maart 2017	Achterdijk 27, 4761 RB Zevenbergen
13	De heer C.A.A. Romme (door ARAG)	13 maart 2017	Achterdijk 25, 4761 RB Zevenbergen
14	Richard Lokers	14 maart 2017	Achterdijk 23, 4761 RB Zevenbergen

3 ZIENSWIJZEN EN BEOORDELING

3.1 Zienswijze 01

Samenvatting	Reactie
1.1 De N285 is een belangrijke ader voor het landbouwverkeer binnen de gemeente Moerdijk. Er wordt te kort door de bocht gegaan door te stellen dat door het handhaven van de oude N285 het landbouwverkeer ongewijzigd afgewikkeld kan worden. Vanuit reëel oogpunt bezien mogen we er immers vanuit gaan dat er een bepaalde mate van afwaardering plaats gaat vinden ter plaatse van de Stoofstraat. Zonder afwaardering zal het bestemmingsverkeer van Zevenbergen namelijk niet gaan omrijden via de nieuw aan te leggen noordelijke randweg, daar de huidige ontsluiting via de Stoofstraat korter en sneller is. Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe de afwaardering van de Stoofstraat vorm zal worden gegeven. Voor appellant staat het wel vast dat dit gepaard zal gaan met snelheid beperkende maatregelen. De vraag is in hoeverre de oude N285 dan nog geschikt is voor landbouwverkeer. Zeker in het licht van de nieuwe centrumplannen voor herontwikkeling van de noordzijde van Zevenbergen. Gepleit wordt ervoor om bij voorkeur middels een parallelweg de noordelijke randweg toegankelijk te maken voor landbouwverkeer. Mocht dit financieel geen optie zijn dan wordt geopteerd voor een openstelling van de noordelijke randweg. Het argument dat de snelheid van landbouwverkeer niet passend is wordt in twijfel getrokken.	Zoals in de toelichting staat aangegeven kan landbouwverkeer ongewijzigd afgewikkeld worden via de oude N285 en onderliggend wegennet. In de nota van Inspraak is aangegeven dat in de technische planuitwerking voldoende aandacht wordt geschonken aan het creëren van verkeersveilige situaties. De oude N285 blijft te alle tijden geschikt voor landbouwverkeer, indien er geen alternatief voor handen is. Het nieuwe plan voorziet niet in realisatie van een parallelweg voor landbouwverkeer waarmee de noordelijke randweg toegankelijk gemaakt wordt voor landbouwverkeer. Mede gezien het doel, het extra ruimtebeslag en de kosten is deze oplossing niet realistisch. Tevens zoals ook in de nota van inspraak is aangegeven voldoet de nieuwe randweg aan de landelijke richtlijnen voor een Duurzaam Veilige Inrichting van gebiedsontsluitingswegen. Dit houdt in dat op wegen buiten de bebouwde kom, daar waar mogelijk, landbouwverkeer wordt afgewikkeld via het onderliggend wegennet. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij aanvang van het project. Landbouwverkeer zal worden ontsloten via de oude N285, welke daar momenteel ook al voor is ingericht. Bij afwaardering van de N285 wordt rekening gehouden met de afwikkeling van landbouwverkeer.
1.2 De nieuw aan te leggen noordelijke randweg kent een 4-tal grote kunstwerken, namelijk achtereenvolgend een brug, rotonde, tunnel en weer een brug. Dit alles op een lengte van 2 km. In hoeverre is het hier voor zwaar vrachtverkeer wel mogelijk om een snelheid van 80 km/uur te ontwikkelen? Gevraagd wordt dit inzichtelijk te maken en in de afweging mee te nemen dat het overige deel van de N285 rondom Zevenbergen wel toegankelijk is voor landbouwverkeer, waardoor de tijdswinst die op dit nieuw aan te leggen deel door het overige wegverkeer geboekt kan worden gering is.	Zoals in de nota van inspraak is aangegeven liggen de hellingpercentages van het tracé niet boven de 5 procent. Er wordt tevens voldaan aan de ontwerprichtlijnen van het handboek wegontwerp van het CROW 164. Daarnaast bestaat het grootste deel van de hellingbanen uit top- en voetbogen. Op zeer korte stukken zal sprake zijn van daadwerkelijk een hellingspercentage tussen de 4 en 5%. Op basis van de ontwerprichtlijnen en hellingspercentages die niet boven de 5% uit komen is het voor vrachtverkeer mogelijk om een snelheid van 80 km/uur te halen. De noordelijke rondweg is bedoeld om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en de huidige route te ontzien. De nut en noodzaak van de noordelijke rondweg is samen te vatten in drie pijlers: • Verbeteren ruimtelijke structuur • Verbeteren verkeerstructuur • Toevoegen van kwaliteit aan de leefomgeving Tijdswinst is hierin niet meegenomen.
1.3 Appellant geeft aan dat het plan tevens de mogelijkheid biedt om een knelpunt, de ontsluiting van de Galgenweg, in de afwikkeling van het landbouwverkeer aan te pakken. De bereikbaarheid van de Galgenweg vanaf de N285 is enkel door het dorp via de Zeestraat. Het landbouwverkeer rijdt in het oogstseizoen 24 uur per dag door een woonwijk over	Dit lijkt een oplossing voor landbouw verkeer aan de westzijde, waardoor het inderdaad via de oude N285 een oversteek over de nieuwe N285 kan maken en uit de woonwijk wordt gehouden. Wel betekent dit dat een aanvullende parallelle voorziening wordt gecreëerd om vanaf de rotonde naar de Galgenweg te komen.

een weg die niet gedimensioneerd is voor landbouwverkeer. De verkeersveiligheid komt hierbij in het gedrang. De nieuwe noordelijke randweg kan hiervoor een oplossing bieden. Bij de aansluiting van de noordelijke randweg op de bestaande N285 aan de westzijde is voorzien in een rotonde op een 3-taks kruispunt. Door dit te wijzigen in een 4-taks kruispunt kan vervolgens middels een parallelweg van ca. 400 m. lengte een groot deel van het landbouwverkeer uit het dorp geweerd worden.

Over het aanpakken oversteek Galgenweg wordt nu nog geen besluit genomen gelet op de voortgang in het proces. Er zal t.z.t. een zorgvuldige afweging plaatsvinden om tot een oplossing te komen. Bij een aanpassing zal dit door middel van een separate vergunning worden geregeld.

1.4	In artikel 3.2 van de regels behorende bij de Verordening Ruimte is opgenomen dat iedere ruimtelijke ontwikkeling in het buitengebied gepaard dient te gaan met een fysieke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Dit beleid is nader uitgewerkt in de 'Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap'. In de handreiking staat expliciet vermeld dat ook bij de aanleg en verbreding van de infrastructuur de rood-met-groen systematiek toegepast moet worden. De inspanning die vanuit dit beleid geleverd moet worden komt bovenop de compensatieverplichting in het kader van het NNN. De nadere uitwerking hiervan ontbreekt in het voorontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage ligt.	Naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan is het Beeldkwaliteitsplan & Landschapsvisie inhoudelijk in ambtelijk overleg besproken met de Provincie Noord-Brabant. Zoals ook blijkt uit de zienswijze van de provincie is zij hiermee akkoord. Hetgeen ook geldt voor de noodzakelijke compensatie zoals opgenomen in paragraaf 3.3 van de toelichting.
Conclusie		De ingediende zienswijze heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Het landbouwverkeer kan via het onderliggend wegennet worden afgewikkeld.
		Rondom het knelpunt oversteek Galgenweg wordt nu geen besluit genomen gelet op de voortgang in het proces. Er zal t.z.t. een zorgvuldige afweging plaatsvinden om tot een oplossing te komen

3.2 Zienswijze 02

	Samenvatting	Reactie
2.1	Verzocht wordt om in de omschrijving van de bestemming verkeer (artikel 4.1.b) 'landschappelijke inpassing' toe te voegen.	Artikel 4.1.b van de regels zal worden aangevuld met 'landschappelijke inpassing'.
2.2	In artikel 4.3. is een voorwaardelijke bepaling opgenomen waarin staat dat het beeldkwaliteitsplan en de landschapsvisie moeten zijn uitgevoerd binnen 5 jaar na de totstandkoming van de gebiedsontsluitingswegen en bijbehorende voorzieningen. Een periode van 5 jaar wordt te lang geacht. Verzocht wordt deze terug te brengen tot 1 jaar.	De termijn van 5 jaar in artikel 4.3 van de regels zal worden teruggebracht naar 1 jaar.
2.3	De aan te leggen weg gaat met een brug over het kanaal de Roode vaart. Deze maakt onderdeel uit van het Natuur Netwerk Brabant. Hoewel er door de aanleg van de brug geen sprake is van een aantasting van het kanaal, zijn de ecologische waarden van de Roode Vaart binnen de bestemming water (artikel 6) niet	Artikel 6.1 van de regels zal worden aangevuld met 'gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van ecologische waarden'.

beschermd). Verzocht wordt in de bestemmingsomschrijving op te nemen dat de bestemming mede is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van ecologische waarden.

Conclusie

In de regels van het bestemmingsplan zullen de bovenstaande aanpassingen worden doorgevoerd.

3.3 Zienswijze 03

	Samenvatting	Reactie
3.1	Appellant is eigenaar van de kadastrale percelen ZVB00N00504G0000, ZVB00N00505G0000 en ZVB00N00982G0000, ten behoeve van de uitoefening van zijn akkerbouwbedrijf. Door de aanleg van Noordelijke Randweg worden de drie percelen doorkruist en resteren drie onwerkbaar percelen. Dit leidt tot verlies aan bewerkbaarheid en dus aan opbrengsten. In de toelichting van het ontwerp besluit wordt gesteld dat voor de realisatie van de Noordelijke Randweg het noodzakelijk is dat de provincie de gronden in eigendom heeft. Daarvan is echter nog geen sprake. Appellant is zelfs nog niet benaderd in verband met de gevolgen van dit ontwerp bestemmingsplan.	In het kader van de grondverwerving zal met de eigenaar van deze percelen na de zomer 2017 een overleg worden ingepland.
3.2	De conclusie dat het tracé definitief is, is voorbarig. Kennelijk zijn nog niet alle gronden verworven. Dit geldt in ieder geval voor de gronden van appellant. Er kan dus niet met zekerheid worden gesteld dat het plan financieel haalbaar is.	In het kader van de grondverwerving zal met de eigenaar van deze percelen na de zomer 2017 een overleg worden ingepland.
3.3	Appellant kan zich niet verenigen met de reactie op zijn inspraakreactie: • verwijzing naar een planschade/nadeelcompensatieregeling. Uitwerking in het definitieve ontwerp: • Landbouwkundige aanwending percelen. Tot op heden is er nog niet met appellant in contact getreden. • Aanpassingen aan de drainage noodzakelijk. De noodzaak tot aanpassing van de drainage wordt erkend. De aangekondigde inventarisatie heeft nog niet plaatsgevonden. • Aandacht voor omheining. De details zijn nog niet uitgewerkt, als ook is er nog geen contact gelegd met appellant.	In het kader van de grondverwerving zal met de eigenaar van deze percelen na de zomer een overleg worden ingepland. Hierbij zal ook de uitwerking van het definitieve ontwerp worden besproken.
3.4	Er is onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. Het staat nog niet vast dat er geen privaatrechtelijke belemmeringen zijn, aangezien er nog grond moet	Met de eigenaar van deze percelen zal na de zomer een overleg worden ingepland in het kader van grondverwerving. De gronden zijn nog geen eigendom. Er is in het totale budget voldoende rekening gehouden

	worden verworven. Hoeveel gaat dat kosten? Kunnen de praktische bezwaren ondervangen worden?	met de aankoop van deze gronden en er is onderzocht of de uitvoering haalbaar is.
Conclusie		Naar aanleiding van deze zienswijze hoeft het bestemmingsplan niet te worden aangepast. Met de eigenaar van deze percelen zal na de zomer 2017 een overleg worden ingepland in het kader van grondverwerving.

3.4 Zienswijze 04

	Samenvatting	Reactie
4.1	Zoals al gesteld is op het perceel van appellant, kadastraal bekend gemeente Zevenbergen sectie L, nummer 3939, een gedeelte van de randweg waaronder een rotonde geprojecteerd. Appellant heeft in de reactie op het voorontwerp al laten weten dat hij vreest voor de schade die hij gaat lijden. Daar wordt in de reactie op de inspraakreacties wel erg algemeen en "lauwtjes" gereageerd middels de navolgende tekstpassage: <i>"Het is niet uitgesloten dat door realisatie van de Noordelijke randweg Zevenbergen schade zal worden geleden door bewoners en/of bedrijven. Indien indiener van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college indienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Wanneer blijkt dat een tegemoetkoming rechtmatig is, zal de schade worden vergoed volgens daarvoor geldende wet en regelgeving. Gemeente Moerdijk heeft met enkele grondeigenaren gesprekken gehad om te informeren over de Noordelijke randweg. Dit op initiatief van grondeigenaren zelf. Dit zijn oriënterende gesprekken geweest. Na vaststelling van het bestemmingsplan start Provincie Noord-Brabant gesprekken op met de eigenaren in het kader van grondverwerving."</i> Met deze reactie schuift de gemeente een oplossing dan wel duidelijkheid richting appellant naar voren, welke daardoor nog steeds in een onzekere situatie zit. Dit leidt ertoe dat nog steeds de vrees bestaat dat appellant straks blijf zitten met een gedeelte van het perceel ("het hoekje linksboven") waar hij feitelijk niets mee kan. Dit frustreert de bedrijfsvoering qua planning naar de toekomst toe. Omdat nog steeds ongewis is of, en op welke wijze, appellant tegemoet wordt gekomen in haar gerechtvaardigde claim schadeloos te worden gesteld. Een verwijzing naar de wetsbepaling welke ziet op het indienen van een verzoek om vergoeding van planschade geeft in deze situatie geen blijk van een gedegen zorgvuldige voorbereide reactie in het kader van de inspraak. Gezien het feit dat het perceel van appellant elementair is voor het uitvoeren van het vast te stellen bestemmingsplan, ligt het op het pad van de gemeente om reeds nu al appellant nadrukkelijk te betrekken bij de plannen. In het kader van een deugdelijke ruimtelijke ordening moet zorgvuldig	Met de eigenaar van dit perceel zal na de zomer 2017 een gesprek worden ingepland in het kader van grondverwerving.

onderbouwd worden hoe en op welke wijze het plan uitgevoerd kan worden. Daar is nu geenszins sprake van. Appellant verzoekt de gemeente, op grond van voorgaande, de overblijvende incurante deelpercelen in de grondverwerving mee te laten nemen in het kader van volledige schadeloosstelling.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze hoeft het bestemmingsplan niet te worden aangepast.

Met de eigenaar van dit perceel zal na de zomer 2017 een overleg worden ingepland in het kader van grondverwerving.

3.5 Zienswijze 05

	Samenvatting	Reactie
5.1	<i>Aan de noordoostzijde van Zevenbergen wordt een nieuwe randweg gerealiseerd, buiten het huidige bedrijventerrein De Koekoek om. Deze nieuwe randweg zal Langeweg/N285 in het centrum moeten ontlasten. Het doorgaande verkeer hoeft dan niet meer door de kern van Zevenbergen.</i>	<i>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen</i>
5.2	<i>- Aan de noordkant van de gemeente Moerdijk /kern Zevenbergen ligt de Langeweg (N285). Deze weg verzorgt de verbinding tussen de snelweg A17 richting Roosendaal en snelwegverbinding A16 richting Dordrecht en Antwerpen. -In de nieuwe situatie zal het doorgaande verkeer niet meer door de kern rijden. De huidige N285/De Langeweg wordt afgewaardeerd. De nieuwe randweg moet de functie van de bestaande N285 overnemen.</i>	<i>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen</i>
5.3	<i>- Het nieuwe tracé voorziet in drie locaties waar uitwisseling met andere verkeerstromen plaats vindt. Het betreft de locatie aan de noordwestzijde van het plangebied waar de bestaande N285 moet worden aangesloten op het nieuwe tracé om zo de kern Zevenbergen een aansluiting te bieden. De tweede locatie ligt op het wegvak tussen de Achterdijk en de spoorlijn. Hier moet een aansluiting worden opgenomen in het ontwerp om zo het naastgelegen bedrijventerrein in de toekomst aan te kunnen sluiten op het tracé. De derde locatie ligt in de zuidwesthoek van het plangebied. Het tracé sluit hier aan op de bestaande rotonde N285-N389. Alle drie de aansluitingen zullen in de vorm van een enkelstrooks rotonde worden uitgevoerd.</i>	<i>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen</i>
5.4	<i>De huidige N285 verliest in alternatief Wijd de functie als provinciale (gebiedsontsluitings)weg en zal tussen de rotonde met de Oostrand en de nieuwe rotonde ter hoogte van sportpark De Knip worden afgewaardeerd tot een gemeentelijke weg met een snelheid van 50 km/uur. Deze weg functioneert dan als toeleidende weg in relatie tot de randwegenstructuur richting het centrum en faciliteert slechts bestemmingsverkeer.</i>	<i>In het plan is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Mogelijke hinder is zo veel als kan geminimaliseerd. Dit neemt niet weg dat er nog hinder of negatieve gevolgen door dit plan kunnen optreden. Dit is inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling. Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering</i>

Voor het Total tankstation is met name de verkeersintensiteit van het passerende verkeer van levensbelang. Als eerste natuurlijk voor de verkoop van motorbrandstoffen maar daarnaast ook voor de verkoop in de shop aan tankende klanten als mede het wassen van auto's. Het is uitdrukkelijk de bedoeling van het ontwerpbestemmingsplan om deze verkeersintensiteit te laten afnemen door de aanleg van de Noordelijke randweg. Dus zal ondergetekende A.W.J. Hopmans als tankstation ondernemer zwaar gedupeerd worden vanwege een sterk teruglopende omzet dan wel zal het Total tankstation niet meer rendabel zijn. Dit geldt ook voor zijn daaraan verbonden autobedrijf.

staat een separaat traject open waar appellant een verzoek hiertoe kan indienen.

5.5	Het Total tankstation verkoopt ook L.P.G. en heeft daar een vergunning voor. Indien er in de toekomst bouwplannen zijn kan dat in verband met externe veiligheid problemen opleveren. Hierbij kunnen de nieuwe afstanden voor het effectrisico van 60 en 160 meter voor problemen zorgen. Ik verzoek u daarmee rekening te houden in verband met mijn bestaande tankstation.	In de plannen voor de Noordelijke randweg Zevenbergen is rekening gehouden met het aspect Externe Veiligheid. Ook met benoemd aspect is in de plannen reeds rekening gehouden. Het verleggen van de weg heeft geen consequenties voor het tankstation in relatie tot de risico's en of effecten. De nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van het tankstation maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.
5.6	Wellicht dat er een optie is om mijn bedrijf te verplaatsen naar een andere locatie aan de nieuwe Noordelijke randweg als compensatiepunt. Dat kan het probleem van de externe veiligheid vanwege de verkoop van lpg als ook de gederfde inkomsten van mijn tankstation annex autobedrijf oplossen.	De gemeente heeft meerdere malen met de eigenaar Hopmans contact gehad. Er is afgesproken dat het initiatief bij de heer Hopmans ligt. De gemeente is bereid mee te denken en eventueel mee te werken indien de eigenaar zelf met initiatief/voorstel komt voor een nieuwe locatie.
Conclusie		Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van contact tussen de appellant en de gemeente is het een mogelijkheid dat verhuizing van het tankstation wordt onderzocht. De veiligheid ten aanzien van lpg-gas is in het bestemmingsplan gewaarborgd.

3.6 Zienswijze 06

	Samenvatting	Reactie
6.1	Ten tijde van het ter inzage liggen van het voorontwerp heeft appellant reeds haar schriftelijke reactie kenbaar gemaakt. De kopie hiervan is aangehecht en wordt hier als herhaald en ingelast geschouwd.	Dit onderdeel van de zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Wij verwijzen u naar de nota van inspraak reactie nr. 09 waarin antwoord is gegeven op al uw vragen.
6.2	Appellant benadrukt nogmaals dat zij het teleurstellend vindt en onbegrijpelijk dat de variant van de verdiepte tunnel niet verder is onderzocht. Uit de reactienota kan op dit punt worden afgeleid dat een verdiepte tunnel afwijkt van het door de gemeente opgeworpen principe "sober en doelmatig". Hieraan wordt gekoppeld dat naar het oordeel van de gemeente deze oplossing niet staat in verhouding tot de problematiek, de doelstellingen en te verwachten milieuvoordelen.	In het MER zijn voor verschillende milieuaspecten de effecten van de 5 tracéalternatieven voor de aanpassing van de N285 beschreven en beoordeeld. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is een combinatie van de huidige situatie (2015) en toekomstige ontwikkelingen (2030), die los van de aanpassing van de N285 gerealiseerd worden.

Appellant constateert dat er wel degelijk alternatieve oplossingen mogelijk zijn, maar dat het belang van appellant niet opweegt tegen de kosten en dat er mitsdien gekozen wordt voor afwenteling van deze erkende problematiek op de bewoners van de Achterdijk. Appellant vindt dat kortzichtig, immers wordt de Noordelijke Randweg niet aangelegd met het oog op de toekomst? Het antwoord daarop is ja, appellant had verwacht dat alle mogelijke alternatieven serieus onderzocht en afgewogen zouden worden. Dat is volgens haar niet gebeurd.

Hiermee wordt de Noordelijke randweg aangelegd met zicht op de toekomst. Aan het MER ligt het visiedocument Herijking Noordkant Zevenbergen (2008) ten grondslag. Dit is een actualisatie van de in 2003 door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelingsstudie Noordrand. De herijking is uitgevoerd om te bepalen welke ruimtelijke ontwikkelingen gewenst zijn, vooruitlopend op (en onder voorwaarden van) de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Moerdijk. Dit plan is de basis geweest voor het MER. Om te bezien welke ruimtelijke ontwikkelingen gewenst zijn, is in drie interactieve sessies met bewoners, bedrijven en overige betrokkenen een viertal ontwikkelingsvarianten opgesteld. In de vier modellen varieert het tracé van de Noordelijke randweg; de opwaardering van het huidige tracé van de N285, een 'krappe boog' en een 'wijde boog' (zie afbeelding B1-6). Zoals beschreven in het MER op pagina 265.

Op basis van de afweging en peiling van de voorkeur van alle betrokkenen is model A 'Compact' aangewezen als voorkeursvariant. Daarnaast is besloten 2 extra ontwikkelingsvarianten mee te nemen die zijn ingebracht door de Belangenvereniging Buurtschap Achterdijk en Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk. Dit 'verbeterd bestaand tracé' omvat het verdiept en deels ondertunneld aanleggen van de N285.

In zowel het MER als ook in de Nota van Inspraak is een nadere onderbouwing opgenomen van de trechtering die in het kader van de notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft plaatsgevonden. Bij de toelichting op de selectie van reële alternatieven zijn de voor- en nadelen vanuit milieu en omgevingswaarden benoemd. Er is hiermee serieus gekeken naar de verdiepte tunnel variant.

Daarnaast moet in dat alternatief een parallelle structuur op het dak van de tunnel worden gerealiseerd om de kern van Zevenbergen en de noordrand te ontsluiten. Hiermee wordt de tunnel een aanzienlijk duurdere oplossing die niet voldoende bijdraagt aan het doelbereik. Hierdoor wijkt de schaal van deze oplossing af van het principe sober en doelmatig en staat de oplossing niet in verhouding tot de problematiek, de doelstellingen en de te verwachten milieuvoordelen. Dit alternatief is in het MER om deze reden (gemotiveerd en onderbouwd) niet als realistisch alternatief beschouwd en daarom ook niet meer in detail onderzocht.

Tevens heeft de gemeente op het MER op 15 mei 2017 het toetsingsadvies van de commissie MER ontvangen waarin de toetsingscommissie concludeert dat het MER de relevante milieu informatie bevat voor de besluitvorming over het bestemmingsplan. Met de aanwezige informatie over milieueffecten en doelbereik kan de keuze in het bestemmingsplan volgens de commissie MER voor een randwegtracé en brugvariant worden onderbouwd.

Vanuit bovenstaand oogpunt acht de gemeente Moerdijk wel degelijk dat alle mogelijke alternatieve oplossingen weloverwogen zijn bekeken dan wel weloverwogen zijn beoordeeld.

- 6.3** Volgens het voorliggende plan zal de Achterdijk doorkruist worden door een verdiepte onderdoorgang, zodanig dat de rijbaan van de Achterdijk op bestaande hoogte blijft. Naar de mening van de VBBA zal deze verdiepte aanleg ter plekke van de Achterdijk tot gevolg hebben dat deze bak als het ware een klankkast wordt die de te verwachten lawaaioverlast zal versterken. Appellant is en blijft de mening toegedaan dat haar leden onevenredig hard belast worden met de komst en aanleg van Noordelijke Randweg. Dat blijkt ook uit het ontwerp zelf, waarin voor een viertal woningen aan de Achterdijk wordt erkend dat de grenswaarde wordt overschreden (zie pag. 68 van het ontwerp) en dat mitsdien hogere waarden voor deze betreffende woningen moeten worden vastgesteld. Ter motivering hiervan wordt gesteld dat voor vele andere woningen geldt dat de geluidsoverlast wordt verminderd hetgeen aanpassing van de woningen aan de Achterdijk zou rechtvaardigen. Voor appellant is het alleen maar de zoveelste constatering dat de aanleg en de nadelige effecten daarvan op haar leden worden afgewenteld. Zij moeten dat maar accepteren en tolereren! Wellicht worden zij in de toekomst met een beroep op planschade enigszins financieel gecompenseerd. Maar geen enkele financiële compensatie kan het verlies en de ingrijpende aantasting van het leef- en woonklimaat goedmaken. Appellant heeft het idee dat haar belangen geen enkele rol hebben gespeeld in de afwegingen die het college in deze heeft gemaakt en:
- zou graag zien dat er wel en meer rekening met de belangen van haar en haar leden zou worden gehouden.
 - verzoekt dan ook de plannen aan te passen en maatregelen te nemen om de bewoners aan de Achterdijk te ontlasten.

Vanwege de geluidknelpunten (overschrijdingen van grenswaarden) is onderzoek naar geluidmaatregelen verricht. Hierbij is de afwegingsmethodiek volgens wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder' gehanteerd. Deze wettelijke regeling voorziet in een methode waarmee op eenduidige en herleidbare wijze geluidmaatregelen worden afgewogen. Deze afweging resulteert in een maatregelvoorstel waarmee het merendeel van de knelpunten wordt weggelaten. Bij een beperkt aantal woningen lukt dit niet. Volgens het Doelmatigheidscriterium is het niet doelmatig om verdere maatregelen te treffen. Uit een onderzoek gevelwering zal voor deze woningen moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau.

In het model is geen rekening gehouden met reflecties in de tunnelwand. Er hoeft juridisch gezien ook geen rekening te worden gehouden met reflecties van tunnelwanden. Het bekleden van de tunnel is met de bewoners besproken. De provincie is bereid om de mogelijkheden naar bekleding te bekijken.

Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt in september 2017 een terugkoppeling plaats inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg. Na dit gesprek zal er meer duidelijkheid zijn over het aanbrengen van bekleding aan de tunnelwand.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan moet worden opgenomen dat de tunnelbak onder de Achterdijk door mogelijk wordt uitgevoerd met tunnelwand bekleding. Het alternatief voor het bekleden van de tunnel is met de bewoners besproken. De provincie is bereid om de mogelijkheden daartoe te bekijken. In het gesprek met de bewoners in september 2017 zal hierover meer duidelijkheid zijn. In het MER zijn alle varianten tegen elkaar afwogen. Daar is de huidige variant als voorkeur uit naar boven gekomen.

3.7 Zienswijze 07

Samenvatting	Reactie
7.1 Appellant weet met zekerheid dat door de realisatie van de noordelijke randweg er nogal wat voor de bewoners van de Achterdijk gaat veranderen. Zo zal het uitzicht vanaf de Achterdijk voor altijd anders worden en zal geluid, fijnstof en groepsrisico gaan toenemen. En doordat de nieuwe weg ook de grens aangeeft voor de toekomstige ontwikkelingen van de Noorderdijk volgt na de aanleg van deze weg ook de invulling van het gebied met industrie en/of woningen. Zoals aangegeven in de nota van inspraak en vooroverleg zal de realisatie van de randweg in meer of mindere mate leiden tot een aantasting van het woongenot. Aangegeven wordt dat dit geen onaanvaardbare aantasting van het woongenot is, dit omdat er getoetst is aan de wettelijke normen en grenswaarden. In hoeverre deze aantasting niet onaanvaardbaar is, zal echter nog moeten blijken er worden namelijk door heel het MER-aanpak en prognoses gedaan die in de praktijk anders kunnen uitpakken. Appellant constateert op voorhand dat de leefbaarheid van de bewoners van de Achterdijk erop achteruit gaat en dat in dit geval de doelstelling van het bestuur van de gemeente Moerdijk voor het verbeteren van ieders leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit bij dit plan dus niet op gaat voor de bewoners van de Achterdijk. Hoe zeer ook getracht wordt om met diverse maatregelen de weg zo goed mogelijk in te passen. Appellant zou het dan ook op zijn plaats vinden als de achteruitgang van het woongenot wordt toegegeven en erkent. Verwacht wordt dat los van de wettelijke normen en waarden ook de menselijk maat en een zorgplicht naar alle bewoners wordt toegepast. Appellant verwacht, juist omdat zij er in hun leefbaarheid op achteruit gaan, iets meer van de gemeente dan de wettelijke normen en waarden. Die aandacht en extra maatregelen heeft appellant niet geconstateerd noch in het proces noch in het feitelijke plan wat nu ter inzage ligt. Participatie vooraf van bewoners en belanghebbende in het bestemmingsplan is minimaal geweest. Tussen het schetsatelier in 2007 en het (concept) ontwerpbestemmingsplan in 2016 hebben vele jaren gezeten waarin het voor de gemeente mogelijk was om appellant op verschillende onderwerpen mee te laten denken en te laten ontwerpen. De gemeente heeft er echter voor gekozen om appellant alleen via inloopavonden te informeren en op de hoogte te brengen van wat ze heeft bedacht. In de zes weken dat het ontwerpbestemmingsplan en MER ter inzage ligt moet appellant nu de vele onderzoeken en berekeningen bestuderen om aan te tonen dat de maatregelen niet voldoende zijn. Vele professionals zijn jaren met dit plan bezig geweest. Het hoeft dus geen uitleg om aan te geven dat dit voor de bewoners van de Achterdijk onbegonnen werk is. Appellant had graag aangegeven dat zij volledig vertrouwen in de onderzoeken en het plan hebben maar het feit dat de gemeente op geen enkele manier blijkt geeft van	Zoals in de nota van inspraak is aangegeven is bij elke nieuwe (planologische) ontwikkeling sprake van een nieuwe ruimtelijke afweging. Als gevolg van de realisatie van de plannen zal de omgeving en dus ook het uitzicht voor omwonenden veranderen. Dat de realisatie van de Noordelijke randweg in meer of mindere mate zal leiden tot een verandering van het woongenot is helaas niet te voorkomen. Echter, alle effecten op de leefbaarheid (geluid, fijnstof, en externe veiligheid) zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan volledig in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de overlast, overlast beperkende maatregelen toegepast. De nieuwe weg wordt op een zorgvuldige wijze ingepast. Hoe de weg wordt vormgegeven staat weergegeven in het beeldkwaliteitsplan. De diverse milieuaspecten zijn onderzocht en daarvoor worden zowel mitigerende als compenserende maatregelen getroffen. Wettelijk gezien voldoet het plan. Rondom de Achterdijk wordt de weg half-verdiept aangelegd en daarmee wordt een groene bufferzone gecreëerd. Door deze maatregelen wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met ieders leefbaarheid, milieu en ruimtelijke kwaliteit. Met de bewoners vindt in september 2017 een gesprek plaats. In dat gesprek wordt een terugkoppeling gedaan inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

erkenning voor de achteruitgang van de leefomgeving van appellant baart hen zorgen.

7.2

De variant van de verdiepte tunnel is volgens appellant onterecht niet verder onderzocht. In de quick scan van 24 april 2008 is de variant van de verdiepte tunnel ter zijde geschoven vanwege de bouwkosten die 14 miljoen zouden bedragen. Op geen enkel wijze is destijds gesproken over het bijkomende feit, dat deze variant niet mogelijk zou zijn vanwege de route gevaarlijke stoffen die door die toekomstige tunnel zou lopen. Bovendien zijn er genoeg tunnels in Nederland waar transport van gevaarlijke stoffen wel mogelijk is dus ziet appellant niet in waarom deze variant niet nader onderzocht had kunnen worden. De onderbouwing en motivatie in bijlage 2 van het MER blz. 271 is zeer summier en onvoldoende om daarmee deze variant terzijde te schuiven. Bovendien is het 'sober en doelmatig' criterium aardig naar de bovenkant bijgesteld nu de kosten van de weg al op ruim 35 miljoen is berekend. Appellant kan nergens een degelijke motivatie of kostenberekening terugvinden waaruit blijkt dat de verdiepte tunnel afwijkt van het principe sober en doelmatig. Deze variant moet nader onderzocht en opgenomen worden in het MER.

Hierbij wordt verwezen naar zienswijze 06 en bijlage 2 van het MER.

Aanvullend

Alternatief tunnel voldoet niet aan de uitgangspunten en kaders behorende bij dit project, zoals omschreven in de notitie R&D en is daarom al afgefallen. Het betrekken van de route gevaarlijke stoffen in relatie tot de tunnelvariant leidt niet tot heroverweging van deze conclusie.

In dit alternatief worden de aan de huidige weg verbonden problemen op het gebied van met name barrièrewerking en geluidhinder deels opgelost aangezien alleen het doorgaand verkeer gebruik zal maken van de tunnel. De N285 is echter wel aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Een tunnel is vanuit dit oogpunt onwenselijk. Aan een tunnel zijn hoge kosten verbonden. Daarnaast dient er een parallelle structuur op het dak van de tunnel gerealiseerd te worden om de kern van Zevenbergen en de Noordrand te ontsluiten. Daarmee wijkt de schaal van deze oplossing af van het principe 'sober en doelmatig' en staat de oplossing niet in verhouding tot de problematiek, de doelstellingen en te verwachten milieuvoordelen. Dit alternatief is daarmee niet als realistisch alternatief te beschouwen.

7.3

Appellant vindt dat in het MER en het bestemmingsplan onvoldoende tot uiting komt dat de maatregelen die genomen worden ter voorkoming van de overlast, zoals een verdiepte onderdoorgang bij de Achterdijk, een stilwegdek type, een geluidscherm van 1,5 m, een groene bufferzone en decompensatie maatregelen ook daadwerkelijk voor langere tijd (meer dan 10 jaar) werking hebben. Appellant zou graag zien dat er een termijn wordt gesteld om de overlast te evalueren en te bekijken of de genomen maatregelen daadwerkelijk voldoende zijn om te kunnen spreken van toelaatbare overlast.

Zoals aangegeven in het MER (blz. 48) heeft de groei van de woningbouw en werkgelegenheid invloed op de hoeveelheid verkeer wat over de Noordelijke Randweg gaat. In hoeverre de prognoses over het verkeersaanbod kloppen wil appellant o.a. gecheckt hebben aan het daadwerkelijke verkeer wat straks over de weg gaat. Men wil niet in dezelfde positie terecht komen zoals die nu wordt gezien bij de nieuw aangelegde A4. Hier moet de burgemeester minister Schulz gaan vragen om extra geld om de geluidsproblematiek op te lossen.

Ook bij deze weg is destijds een MER gemaakt en nu al blijken de genomen maatregelen niet afdoende. Ook hier is de noodzaak voor de geluidsschermen op basis van geluidsmodellen genomen en die geven niet altijd een goede weergave van de werkelijkheid, zo valt immers te lezen in de bode van 8 maart 2017. De

Naast het bestemmingsplan is ten behoeve van de ontwikkeling van de noordelijke randweg een beeldkwaliteitsplan en een natuurcompensatieplan opgesteld.

Het beeldkwaliteitsplan is een aanvulling op de juridische bepalingen van het bestemmingsplan en geeft eisen voor het waarborgen van de ruimtelijke en visuele kwaliteit.

Appellant stelt dat er sprake is van effecten op Natura 2000-gebied en dat dit gecompenseerd moet worden. Dit is niet correct. Effecten op Natura 2000-gebied zijn uitgesloten. Om effecten op het Natuurnetwerk Natuur te compenseren is een compensatieplan opgesteld in samenhang met het beeldkwaliteitsplan en het akoestisch onderzoek. In het onderzoek zijn de effecten en de mogelijkheden voor compensatie getoetst aan de regels die de provincie Noord-Brabant heeft opgesteld. Uit onderzoek is gebleken dat er wel ruimte is voor fysieke compensatie, maar dat deze compensatie niet past binnen de wet en regelgeving van de Provincie. Om deze reden moet natuur financieel gecompenseerd worden. Dit heeft niet te maken met de toekomstige ontwikkelingen van de Noordrand.

Tevens is in Art. 7.39 Wet milieubeheer staat aangegeven hoe een MER geëvalueerd kan worden. In een eerder gesprek met de appellant is aangegeven dat er geen evaluatie zal plaatsvinden.

commissie voor de MER heeft geadviseerd over reikwijdte en detailniveau op 14 februari 2013, op blz. 11 staat vermeld onder 5.2 "Geef in het MER-inzicht in op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen achter de hand beschikbaar zijn als (project) doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden." Appellant heeft niet kunnen constateren dat dit advies is overgenomen. Een financiële compensatie van € 226. 670,- om het resteffect (geluid) van de weg op de Natura2000 te compenseren vindt appellant een maatregel die niet bijdraagt om onze leefomgeving te verbeteren. Appellant wil een fysieke compensatie terug en we kunnen ons niet voorstellen dat er in het plangebied dan wel aansluitend aan het plangebied geen ruimte voor nieuwe natuur te vinden is. Appellant begrijpt dat de ontwikkelingen van de Noordrand nog in volle gang zijn en vermoedt dat de gemeente handen vrij wilt houden om woningbouw e.d. niet te laten frustreren door nieuwe natuur. Het is onverteerbaar dat de flora en fauna dichtbij lijdt onder de aanleg van de weg en dat dit gecompenseerd wordt door een geldbedrag wat betaald moet worden aan de provincie. Appellant wil dat de mogelijkheid van een fysieke compensatie beter wordt onderzocht.

Met de bewoners vindt in september 2017 een gesprek plaats. In dat gesprek wordt een terugkoppeling gegeven inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

Alle ecologische verbindingzones zijn op dit moment gerealiseerd. Er resteren geen natuuropgaves op dit moment.

7.4

Op blz. 195, onder huidige situatie Natuurbeschermingswet 1998, vermeld het MER dat afbeelding 13-1 paragraaf 13.3 laat zien dat Natura 2000-gebieden alleen op aanzienlijke afstand van het plangebied liggen. Gezien de afstanden zijn directe effecten uitgesloten. Op blz. 197 onder huidige situatie staat dat Afbeelding 13-1 echter laat zien dat ten noorden van het plangebied verschillende Natura 2000-gebieden liggen. Het dichtstbijzijnde gebied (Hollands Diep) ligt op een afstand van 4 km. Wat is een aanzienlijke afstand? In de ogen van appellant is 4 km niet aanzienlijk en verneemt graag hoe wordt gemotiveerd dat 4 km een aanzienlijke afstand is. Daarnaast wijst appellant erop dat er nog geen vaste methodiek ten behoeve van het afstandscriterium door jurisprudentie is ontwikkeld waardoor er dus helemaal niet gesteld kan worden dat de directe effecten uitgesloten zijn. De stikstofdepositie neemt af vanwege gevolgen van het veranderende verkeer aldus het MER op blz. 197 van het MER. Maar nergens wordt uitgelegd wat dat precies inhoudt dat veranderende verkeer en hoe het komt dat daardoor de stikstofdepositie afneemt. Appellant kan zich niet voorstellen dat er minder verkeer over de weg gaat rijden ten opzichte van de huidige situatie. Zeker gezien het feit dat ook de andere plannen van Moerdijk meer Mogelijk uitbreiding van industrie en woningbouw betekenen, deze cumulatie veroorzaakt zonder meer een toename van stikstofdepositie. Eerder heeft appellant al aangegeven dat dit niet los van elkaar gezien kan worden.

Directe effecten zijn het gevolg van ruimtebeslag en verstoring. Op 4 km afstand zijn dergelijke effecten uitgesloten, vanwege de afstand tot de natuurgebieden. Bovendien is gezien de omgeving van het Hollands Diep, waar het industriegebied van Moerdijk en verschillende snelwegen zijn gelegen, niet te stellen dat er sprake is van directe effecten.

De berekeningen op gebied van Stikstofdepositie zijn gedaan op basis van de juridische richtlijnen en uitgangspunten komende uit het akoestisch en verkeersonderzoek. Vervolgens zijn de berekeningen gedaan in het programma AERIUS. Deze berekeningen tonen aan dat de aanleg van de Noordelijke randweg Zevenbergen geen effect heeft op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Paragraaf 11.1 van het MER geeft verduidelijking op de gebruikte aannames, de PAS en de Aerijs berekening en laat zien dat alles met elkaar samenhangt en dat juist alles inderdaad niet los van elkaar is te zien. Het bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de randweg en niet op mogelijk toekomstige ontwikkelingen die de appellant noemt. Deze moeten als de planvorming verder is, ook verder onderzocht worden inclusief stikstofberekening. Dit maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Verder zijn in AERIUS andere relevante projecten in het kader van cumulatie al opgenomen, dus hier is reeds rekening mee gehouden.

Uit de berekening van de stikstofdepositie blijkt dat er als gevolg van het veranderende verkeer in de omgeving inderdaad sprake is van een afname van de stikstofdepositie in vergelijking met de autonome

ontwikkeling. Dit is berekend in de versie van AERIUS (voor 15 december 2015) waarin alle wegen zijn meegenomen. In de nieuwe versie van AERIUS (van na 15 december 2015) worden alleen wegen binnen 3 km van Natura 2000-gebieden meegenomen. De verwachting is dat het effect nog veel kleiner wordt en vrijwel gelijk is aan 0. De afstanden tot het Natura 2000-gebied zijn te groot voor andere effecten op habitattypen.

7.5

Appellant blijft het onbegrijpelijk vinden dat deze salamitactiek toegepast mag worden door simpelweg te verklaren dat de diverse plannen nog niet definitief besloten zijn. Het is slechts een kwestie van tijd. Er kan dus niet ontkend worden dat het gebied rond de Achterdijk een opeenvolging van plannen over zich heen krijgt waarvan de gevolgen merkbaar zullen zijn op o.a. een toename van het verkeer op randweg en dus gevolgen zullen hebben voor de Natura2000.

In het MER is uitgegaan van een referentiesituatie inclusief ontwikkelingen uit de Structuurvisie Moerdijk 2030 zoals de gebiedsontwikkeling rond de Noordrand, de doortrekking van de Roode Vaart en Logistiek Park Moerdijk (LPM).

Uit de berekeningen blijkt dat de toevoeging van de Noordrand en andere planonderdelen uit de Structuurvisie, zoals het Logistiek Park Moerdijk (LPM), in de in het MER gehanteerde referentiesituatie weinig effect heeft op het wegnnet van Zevenbergen. Op de N285 nemen de verkeersintensiteiten in lichte mate toe met respectievelijk 400 en 500 voertuigen per etmaal ten opzichte van autonoom op de wegvakken ten westen en ten oosten van de Prins Hendrikstraat. Ook op de Oostrand ontstaat een kleine verkeerstoename, terwijl op de Prins Hendrikstraat geen veranderingen optreden.

Overall zijn de verschillen tussen de referentiesituatie en autonome situatie dusdanig klein dat de verkeerskundige effectanalyse van dit MER niet tot andere afwegingen zal leiden.

7.6 In het Akoestisch rapport van 15 december 2016 wordt gesproken over de verdiepte ligging van de weg ter hoogte van de Achterdijk (5.2.3. cluster 3). Uit het Akoestisch onderzoek is niet duidelijk wat deze verdiepte ligging is. Voor controle op dit specifieke punt is echter het digitaal model noodzakelijk. Dit model dient onderdeel te zijn van het rapport. Daarnaast valt te lezen op blz. 26 van dit rapport: "op basis van het beschikbare budget is het niet mogelijk om een scherm te bekostigen binnen de volledige zichthoek van de woningen. Een scherm van 1 m hoog over 78 m is maximaal mogelijk. Met de toepassing van dit scherm wordt op geen enkele woning de minimale reductie van 5 dB behaald (voorwaarde uit het DMC). Om deze reden wordt een schermmaatregel als niet doelmatig beschouwd". Hierdoor krijgen 2 woningen te maken met een hogere waarden vaststelling. Hier wordt budget boven de leefbaarheid van deze bewoners gesteld. Appellant is van mening dat deze maatregel alsnog dient te worden toegepast. Hiermee kan de gemeente laten zien dat zij echt probeert om het maximale te doen en niet slechts het minimale. Appellant is verder van mening dat alle bewoners die te maken krijgen met een hogere waarden op hun woning een controle moeten krijgen van de gevelisolatie en het binnen niveau van de woning waaruit dan kan blijken of er nog maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau.

In bijlage A van het akoestisch rapport (kenmerk: 078804453 F, datum: 15 december 2016) zijn de invoergegevens van het akoestische model opgenomen. Hieruit valt inderdaad niet op te maken hoe de verdiepte ligging is ingevoerd. De verdiepte ligging is ingevoerd middels hoogtelijnen. Het is niet mogelijk om van de hoogtelijnen een uitdraai van het model te maken waarmee gecontroleerd kan worden hoe deze is ingevoerd. Het akoestisch rapport beschrijft de maatregelen die wettelijk noodzakelijk zijn conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

Na aanvraag van een hogere grenswaarde zal uit een onderzoek gevelwering moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau. Dit betreffen maatregelen aan de gevel van de woning ter verbetering van de geluidisolatie. Omdat een onderzoek naar mogelijke overschrijding van de binnenwaarde plaatsvindt na het vast stellen van de hogere waarden, valt dit buiten het bestek van dit akoestisch onderzoek. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit onderzoek en neemt maatregelen.

Er wordt wel degelijk een (beperkt) verschil in resultaten berekend tussen de verschillende alternatieven zoals ook weergegeven in tabel 10-7 en verder. De (beperkte) verschillen zijn zichtbaar in

Wat betreft de MER onder: Tabel S-4 effectbeoordeling Noordelijke randweg (bijvoorbeeld in samenvatting blz.19) vindt appellant het vreemd dat de lengte van de weg (verschillend bij de tracévarianten) geen invloed heeft op de uitstoot die het verkeer veroorzaakt. Dit moet een verschil in luchtkwaliteit en stikstofdepositie geven. In de tabel is dit niet terug te vinden. Dit vraagt op zijn minst om een verklaring.

oppervlaktes binnen de diverse contourklassen en aantal gevoelige bestemmingen binnen NO2 concentratieklassen. Zie de toelichting in deel B, luchtkwaliteit.

7.7 De verdiepte ligging van de Achterdijk in variant kort B veroorzaakt een negatief effect op het grondwatersysteem maar dat komt niet tot uiting in tabel S-4 (blz. 19 MER) omdat dit slechts een beperkt aanvullend negatief effect heeft. De beschikbare gegevens van het grondwatersysteem in en rond Zevenbergen zijn beperkt. Dit geldt ook voor grondwaterstanden als -stroming zo valt te lezen op blz. 219. Appellant vraagt zich ernstig af wat de verdiepte ligging van de weg voor de grondwaterstand van de percelen aan de Achterdijk gaat betekenen. Is er wel rekening gehouden met de mogelijkheid van kwel? De woningen zijn immers op strokenfundering gebouwd een wijziging in de grondwaterstand kan dus wel degelijk invloed hebben op de constructie. Gepleit wordt voor het opnemen van een nulstand.

In onze analyse van de mogelijke invloed van de tunnel op het grondwater hebben we onderbouwd dat het effect van de tunnel op de grondwaterstanden verwaarloosbaar is. Dit geldt echter niet voor de werkzaamheden wanneer er gebronneerd wordt, het is aan de aannemer om de invloed hiervan op de omgeving te minimaliseren. Het opnemen van een nul-situatie voor en na de bouwwerkzaamheden wordt door gemeente dan wel provincie in het contract met de aannemer opgenomen.

7.8 In het MER wordt op blz. 161 onder trilling vermeld: "De wijze waarop het aantal woningen waar trillinghinder/-schade is vastgesteld, is globaal van aard." Deze zin is niet duidelijk. Eveneens is niet duidelijk waarom er geen onderzoek is gedaan naar de opbouw van de bodem (overdracht van trillingen) en funderingen niet in ogenschouw worden genomen. De kans dat er schade ontstaat ten gevolge van de aanleg van de weg is zeker voor de woningen die er zo goed als tegenaan komen te zitten zeer reëel. Appellant pleit voor een gedegen onderzoek, het opnemen van een nulstand en inzage in het schadebudget wat hiervoor wordt gereserveerd.

Voor de Noordelijke randweg Zevenbergen is de afstand tussen de bestaande woningen en de geplande weg beschouwd. Het dichtstbij de plannen gelegen pand is aan de Achterdijk op circa 30 m. Op een dergelijke afstand wordt op basis van ervaring verwacht dat wegverkeer op een vlakke weg geen schade of hinder oplevert in de omliggende bebouwing.

Eventuele schades worden middels een verzekering afgewikkeld. Het opnemen van een nul-situatie voor en na de bouwwerkzaamheden is een goede optie om dit te controleren.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot niet een aanpassing in het bestemmingsplan.

Met de bewoners vindt in september 2017 een gesprek plaats. In dit gesprek wordt een terugkoppeling gegeven inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

Tevens is in Art. 7.39 Wet milieubeheer staat aangegeven hoe een MER geëvalueerd kan worden. In een eerder gesprek met de appellant is aangegeven dat er geen evaluatie zal plaatsvinden.

Bij de werkzaamheden aan de tunnel is het aan de aannemer om ervoor te zorgen dat de invloed van het bronneren op de omgeving minimaal is. Het opnemen van een nul-situatie voor en na de bouwwerkzaamheden wordt door gemeente dan wel provincie in het contract met de aannemer opgenomen.

3.8 Zienswijze 08

Samenvatting	Reactie
8.1 <i>Het valt ons op dat door de gemeente Moerdijk -buiten een collectieve inloopavond op 29 juni- geen communicatie heeft plaatsgevonden tussen de versie 31 mei en 15 december 2016. Wij kunnen -gelet op de omvang en complexiteit- niet beoordelen welke wijzigingen er na 31 mei zijn doorgevoerd. Betreft het overzicht aanpassingen (punt 6) uit de Nota van inspraak uitsluitend de wijzigingen naar aanleiding van de inspraakronde of zijn er daarnaast nog wijzigingen aangebracht in de versie van 15 december? Wij verzoeken u hierover duidelijkheid te geven, zodat wij een weloverwogen zienswijze kunnen op stellen.</i>	Behoudens hetgeen al is aangegeven in de nota van inspraak hebben er geen andere wijzigingen in het bestemmingsplan plaatsgevonden. Op 30 maart 2017 heeft overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en BBA.
8.2 Niet houdbaar Het ontwerp van de rondweg N285 zoals deze er nu voorligt, draagt niet bij aan een houdbare oplossing voor de verkeersdruk die elders in Zevenbergen wordt ervaren. De verkeersdruk op de N285 in de piektijden schuift na realisatie op naar de rotondes, zowel aan de west- als aan de oostzijde van Zevenbergen. Daarbij komt dat door de verdere urbane ontwikkelingen en door sluipverkeer (vooral ook wanneer in de ochtend de A16/A17 richting Rotterdam vol staat), de verkeersintensiteiten op dit wegvak verder zullen toenemen. Daarmee wordt het probleem van de verkeersdruk ook in de tijd verschoven. Meer wegen lossen het congestieprobleem van vandaag de dag niet meer op; slimme mobiliteitstoepassingen wel.	Het verkeersonderzoek dat als hoofdstuk 8 in het MER is opgenomen laat zien dat doorgaand verkeer overwegend gebruik maakt van de Noordelijke randweg en de Oostrand. Ook bestemmingsverkeer verspreidt zich over de randwegenstructuur. De nieuwe randweg zorgt voor een betere robuustheid van het wegennet van Zevenbergen tijdens een incident/calamiteit (op het hoofdwegennet). De intensiteiten op de West- en Oostrand stijgen, en er is sprake van afnames op de Prins Hendrikstraat en de afgewaardeerde N285. De afname van de intensiteiten op de N285 betekent een verbetering van de verkeersroutes voor fietsers, voetgangers en landbouwverkeer. De in het bestemmingsplan opgenomen variant levert de grootste verbetering van de verkeersstructuur van Zevenbergen op en scoort zelfs een ++ in het MER. Ook laat het onderzoek zien dat de doorstroming op de doorgaande routes naast de doorstroming op de wegvakken grotendeels afhankelijk is van de doorstroming op kruispuntniveau. Uit de weergave van de kruispuntbelasting in afbeelding 8-13 blijkt dat aanleg van de Noordelijke randweg zorgt voor een verlichting van de kruispunten van de N285 met de Schansdijk en de Prins Hendrikstraat. Ook blijkt dat het kruispunt met de Oostrand (rotonde) de extra verkeersdruk goed kan verwerken. Verder worden de kruispunten van de nieuwe Noordelijke randweg met het onderliggend wegennet dusdanig ontworpen dat ze de verkeersstromen goed kunnen afwikkelen. Met inachtneming van het verkeersonderzoek in het MER achten wij het bestemmingsplan wel houdbaar. De gemeente heeft het voornemen om samen met de buurgemeenten en de Regio West-Brabant een onderzoek te starten naar de daadwerkelijke problematiek op de A16/A17 en welke oplossingen hiervoor te vinden zijn. De provincie is bezig met het thema slimme mobiliteitsoplossingen, maar dit is niet specifiek voor het lokale wegennet. Dit zal in het bestemmingsplan daarom niet worden opgenomen.
8.3 Geluidshinder Het voorgestelde wegvak van de N285 verandert constant van richting over 90 graden (zuid<->west),	De berekeningen zijn verricht conform het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. In deze rekenmethoden is met de windrichting rekening gehouden met een

waardoor zowel bij de overheersende windrichting zuidwest als noordwest aanzienlijk meer geluidsoverlast wordt ervaren dan de prognose geluidscontouren van Arcadis doet vermoeden. Dit effect zien we niet terug in de plansituatie. Als voorbeeld noemen wij het huidige geluidsniveau langs de nieuwe A4, met name ter hoogte van Heijningen. Dat heeft geresulteerd in klachten door omwonenden. Geluidsmetingen tonen overschrijdingen aan, terwijl daar in het ontwerp niet mee is gerekend. Wij verwachten na realisatie van het huidige ontwerp in een vergelijkbare onwenselijke situatie te komen. Dit geldt ook voor de woningen en andere verblijfsruimten die op de voormalige vloeivelden en aan de Roode Vaart gebouwd gaan worden

gemiddelde dempingsterm. Rekening houdend met de verdeling van de windrichtingen over de windroos gedurende een jaar waardoor deze factor onafhankelijk is van de richting.

8.4

Luchtkwaliteit

Wij zijn ernstig bezorgd over de luchtkwaliteit na realisatie van de rondweg. In de daluren met weinig verkeer zullen de waarden wel de berekeningen volgen uit de rapportage, echter bij hoge verkeersintensiteiten is het nog maar de vraag of de waarden onder de norm blijven. Juist in een plaats als Zevenbergen waar lokaal verkeer samen gaat met het forenzen verkeer uit Prinsenbeek en de Leur zorgt de ochtend- en avondspits voor een hoge piekbelasting in de werkweek. Veel mensen die dan buiten zijn worden blootgesteld aan schadelijke stoffen. Wijzelf vormen geen uitzondering op deze groep.

Wij verwijzen hierbij naar het antwoord dat ook is gegeven in de nota van inspraak. In zowel het MER als ook in het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. De gevolgen op gebied van Luchtkwaliteit zijn bij de Noordelijke randweg Zevenbergen onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangetoond is dat na de realisatie van de Noordelijke Randweg voldaan wordt aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is hiermee geen juridische belemmering voor de planvorming. Voor meer informatie is ook hoofdstuk 10 van het MER te raadplegen.

8.5

Effecten voor de biodiversiteit

De voorgestelde rondweg tast de biodiversiteit aan van zowel de open polder als de vloeivelden en omringende percelen. Vogels, die nu in de polder overnachten, zullen we er niet meer zien of horen. De watervogels die nu rust zoeken en foerageren op de vloeivelden (vloeivelden maken deel uit van het NatuurNetwerkNederland), zullen we minder gaan zien of geheel wegblijven. De voorkomende reeën zullen, als ze al niet aangereden worden, uit het gebied vertrekken. De rondweg versnipperd het gebied dusdanig dat het leefgebied voor veel dieren blijvend wordt verstoord.

Ten behoeve van het MER en het bestemmingsplan zijn diverse natuuronderzoeken uitgevoerd. Deze zijn te vinden in Bijlage 6 QS Noordelijke randweg Zevenbergen, Bijlage 7 Voortoets Noordelijke randweg Zevenbergen definitief, Bijlage 8 Quick scan Noordelijke randweg Zevenbergen en Bijlage 9 Natuurcompensatieplan. Al deze onderzoeken zijn gedaan op basis van de juridische richtlijnen en uitgangspunten komende uit het akoestisch en verkeersonderzoek. Zo is in Bijlage 8 Quick scan Noordelijke randweg Zevenbergen meer te lezen over flora en fauna. Hierin is aangegeven dat er een ontheffing is vereist indien werkzaamheden leiden tot effecten op zwaar beschermde diersoorten. Het slopen van bebouwing (jaarrond beschermde nestplaatsen, vleermuizen, dit geldt vooral voor bebouwing van baksteen en/of met pannendaken), kappen van bomen die niet langs de openbare wegen staan (jaarrond beschermde nestplaatsen), toename van verlichting op de vloeivelden en bij de Achterdijk (vliegrouwe vleermuizen) en dempen van watergangen (vissen) leiden mogelijk tot effecten op zwaar beschermde soorten. Verder is ook ingegaan op het verlies van het Natuurnetwerk Nederland en moet voor deze schade gecompenseerd worden.

In de conclusie is vervolgens aangegeven waar mogelijk beschermde soorten zich bevinden. Ook is in de laatste kolom van de tabel aangegeven waar bij uitvoering nog

nader onderzoek noodzakelijk is. De overige (mogelijkerwijs) aanwezige planten, grondgebonden zoogdieren en amfibieën in het plangebied zijn algemeen voorkomende soorten, die ook in de directe omgeving voorkomen. Het verontrusten of onopzettelijk doden van individuen van deze soorten leidt niet tot aantasting van de gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Voor algemene soorten (tabel 1 Flora- en faunawet) is geen ontheffing nodig. Dit zal tijdens de uitvoering nader worden onderzocht.

Voor het verstoren van broedende vogels worden geen ontheffingen verstrekt. Effecten dienen voorkomen te worden door werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Als dit niet mogelijk is, moet de vestiging van broedende vogels worden voorkomen.

Dit onderzoek is tezamen met het verkeersonderzoek en het geluidsonderzoek de basis voor het natuurcompensatieplan. Berekeningen ten behoeve van het natuurcompensatieplan zijn gedaan in het programma AERIUS. Deze berekeningen tonen aan dat de aanleg van de Noordelijke randweg Zevenbergen heeft geen effect op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Het onderzoek met betrekking tot beschermde natuurwaarden voldoet aan de hiervoor geldende wet- en regelgeving.

Het is echter niet te vermijden dat door de aanleg van de noordelijke rondweg de biodiversiteit in de open polder en de vloeivelden verandert.

8.6

Effecten voor het landschap

De voorgestelde rondweg doorsnijdt het open polderlandschap en zal de ruimtelijke kwaliteit ernstig aantasten. De voorziene brug over het spoor is van grote afstand zichtbaar en zal als een dissonant worden ervaren. Door de verhoogde ligging over het spoor zal het verkeerslawaai veroorzaakt door het wegverkeer ook over een grotere afstand storen. Wij zien dat niet terug in de prognoses.

De realisatie van de noordelijke randweg heeft inderdaad een effect op de openheid van de polders. Dit effect op openheid treedt vooral op in de open polders ten oosten en westen van de Roode Vaart. Echter ten opzichte van de grote maat en schaal van de polders is het effect beperkt.

De brug over het spoor is ingevoerd in het geluidmodel en op basis hiervan zijn ook de geluidbelastingen bepaald. Volgens de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting vanwege de nieuwe weg getoetst op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen (woningen) in de zone van de nieuwe weg. Uit onderzoek is gebleken dat in de omgeving van de brug over het spoor geen woningen zijn gelegen die hier volgens wet en regelgeving onaanvaardbare hinder van ondervinden. Om deze reden hoeven hiervoor mitigerende of compenserende maatregelen te worden getroffen. Ten aanzien van mogelijke geluidoverlast worden de volgende overlast beperkende maatregelen genomen: Het waar mogelijk en dit ook daadwerkelijk toepassen van geluidwerend asfalt en het plaatsen van schermen. Zoals ook in de nota van inspraak is aangegeven is een en ander ook nader toegelicht in het akoestisch onderzoek. Daarin staat aangegeven met welke geluid beperkende maatregelen is gerekend. Deze maatregelafweging is uitgevoerd conform de Regeling Doelmatigheid Geluidmaatregelen Wet Geluidhinder. De regeling is bedoeld voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluid beperkende maatregelen voor o.a. wegverkeerslawaai. De regeling geeft een duidelijk kader om geluid reducerende maatregelen te beoordelen op financiële doelmatigheid. Naast de financiële doelmatigheid worden maatregelen ook afgewogen o.b.v. technische bezwaren en, inpassing.

8.7 Rendement op de investering

Het plangebied meet 145 ha! met een wegvak van 2,1 kilometer en heeft drie kunstwerken, te weten de kruising met de Achterdijk, het spoor en de Roode Vaart. Een onaanvaardbare aanslag op de open buitenruimte zo dicht bij Zevenbergen. Daar komt bij dat ook kostbare landbouwgrond wordt opgeofferd. En het project is nu begroot op € 34 mln. (ex btw), terwijl dat aanvankelijk €12 mln. was (brief college aan gemeenteraad van 25 april 2013). Met een begroting van €34 mln. is het uitgangspunt "sober en doelmatig" met een aanvankelijk budget van €12 mln. niet meer vol te houden. Met het huidige budget is de tunnel variant een realistische optie geworden, terwijl dat vanaf het begin (vanaf het moment van de schetsateliers en op 27 december 2012) tot op heden als onrealistisch terzijde werd geschoven. De commissie voor het MER rapporteert op 14 februari 2013 (2732-39) het volgende: "De notitie R&D beschrijft een vijftal alternatieven voor de Noordelijke randweg. Op basis van een eerste verkenning zijn de alternatieven 1 (verdiept met tunnel) en 4 (aansluiting A17) afgefallen. De commissie adviseert deze onderbouwing in het MER nader uit de werken op basis van een knelpuntenanalyse, die in hoofdstuk 2 van dit advies is toegelicht". In het licht van het huidige budget en het advies van de commissie voor de MER is de onderbouwing in bijlage 2 van het MER onder "trechtering alternatieven" achterhaald en tenminste onvolledig. Wij zijn ervan overtuigd, dat gelet op het bovenstaande, een tunnel beide doelen dient, namelijk dat een goede doorstroming van het doorgaande- en bestemmingsverkeer mogelijk blijft en de schade beperkt blijft als gevolg van het verkeer. Als gevolg hiervan, dringen wij erop aan de tunnelvariant alsnog in de ontwerpprocedure te betrekken door het advies van de commissie voor de MER alsnog over te nemen en de keuze van een tunnel (her-) overwegen.

Alternatief tunnel voldoet niet aan de uitgangspunten en kaders van dit project, en is daarom in de notitie R&D al afgefallen. Zie ook het antwoord op Zienswijze 6.2.

In dit alternatief worden de aan de huidige weg verbonden problemen op het gebied van met name barrièrewerking en geluidhinder deels opgelost aangezien alleen het doorgaand verkeer gebruik zal maken van de tunnel. Een ander milieuvoordeel is dat er geen effecten te verwachten zijn op de noordelijke vloeivelden (NNN). De N285 is echter wel aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Een tunnel is vanuit dit oogpunt onwenselijk. Aan een tunnel zijn hoge kosten verbonden. Daarnaast dient er een parallelle structuur op het dak van de tunnel gerealiseerd te worden om de kern van Zevenbergen en de Noordrand te ontsluiten. Daarmee wijkt de schaal van deze oplossing af van het principe 'sober en doelmatig' en staat de oplossing niet in verhouding tot de problematiek, de doelstellingen en te verwachten milieuvoordelen. Dit alternatief is daarmee niet als realistisch alternatief te beschouwen.

In de brief van het college aan de gemeenteraad van 25 april 2013 staat een toelichting waarom het project begroot is op 34 miljoen i.p.v. 12 miljoen. De totale kosten voor de aanleg van de noordelijke randweg komen voor rekening van de Provincie Noord-Brabant. Hiervoor is door de provincie een budget gereserveerd.

Conclusie

Door deze zienswijze verandert het bestemmingsplan niet. Er wordt verwezen naar het bestemmingsplan, de MER en bijbehorende bijlagen.

3.9 Zienswijze 09

	Samenvatting	Reactie
9.1	Ten tijde van het ter inzage liggen van het voorontwerp heeft appellant reeds haar schriftelijke reactie kenbaar gemaakt. De kopie hiervan is aangehecht en wordt hier als herhaald en ingelast geschouwd.	Wij verwijzen u naar de nota van inspraak reactie nr. 09 waarin antwoord is gegeven op al uw vragen.
9.2	Ondanks dat het perceel van appellant buiten het plangebied is gelegen, kan toch niet voorbij gegaan worden aan de impact die het verwezenlijken van de plannen heeft op de ruimtelijke invulling van de directe omgeving en de volgende nadelige gevolgen?	De woning van appellant valt niet onder de coulance regeling van de gemeente. De woning zal daarom niet worden aangekocht. De provincie koopt enkel grond aan wat benodigd is voor de aanleg van de randweg. De randweg loopt niet restreeks over het perceel van de appellant, waardoor aankoop niet noodzakelijk is.

Zoals eerder gesteld loopt het beoogde en vastgestelde traject van de Noordelijke Randweg direct langs het perceel van appelland, alwaar zijn woning staat en hij zijn hoofdverblijf heeft. Het bestaande rustige en landelijke karakter van zijn woonomgeving wordt volledig verstoord en vernietigd. Het gevolg hiervan is dat de economische waarden van zijn woning met ondergrond aanzienlijk zal dalen. Appelland heeft op grond daarvan een beroep gedaan om ook hem uit te kopen, maar ook dat is niet aan de orde.

Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering staat een separaat traject open waar appelland een verzoek hiertoe kan indienen.

9.3

In de reactienota wordt door de gemeente in punt 5 aangegeven dat de gemeente niet begrijpt wat appelland exact bedoeld met milieuschade? Hetgeen appelland heeft toegelicht:

- Het landschappelijke aanzien verdwijnt en in de plaats daarvan komt een randweg. Daar waar eerst natuur en agrarische activiteiten de boventoon speelden, zal dat op korte termijn worden veranderd in een doorgaande weg.
- Een weg die verkeer aanzuigende werking heeft. De randweg zal niet tot minder verkeersbeweging leiden. Het zal wellicht een aantal woonkernen ontlasten, maar de problemen die de verkeersbewegingen nu eenmaal met zich nemen, worden enkel verplaatst en wel naar de directe omgeving van appelland. Het moge duidelijk zijn dat daarmee de leefbaarheid van en aan de Achterdijk 41a ernstig wordt aangetast. Daaronder valt het directe leefmilieu en de ruimtelijke kwaliteit.
- De randweg zorgt voor milieuoverlast in de vorm van lawaai, stank, trillingen en fijnstof. Dit alles op nog geen 75 meter van de gevel van appelland. De MER concludeert dat – op macroniveau bezien – voor het gehele gebied Zevenberg de kwaliteit van de leefomgeving wordt verbeterd, maar op microniveau bezien geldt dat voor appelland geenszins. Voor appelland heeft het enkel nadelen tot gevolg. Waarbij geldt - dat volgt ook rechtstreeks uit de MER pag. 26 - dat geluid het meest nadelige effect heeft op de gezondheid. Dat moet appelland dan maar voor lief nemen? En vraagt zich ook oprecht af of de plannen wel rekening hebben gehouden met een toekomstige aansluiting op de A 17. Dat zal aanzuigende werking hebben, zorgen voor een verkeerstoename met toename van overlast in de vorm geluid, stank, trillingen en fijnstof. Het is appelland niet gebleken dat de plannen daarmee rekening houden, terwijl zij dat wel zouden moeten doen. De impact van de rondweg zullen mitsdien nog ingrijpend zijn voor appelland. In de voorontwerpfase heeft appelland zich afgevraagd hoe en op welke manier maatregelen getroffen worden ter zake deze milieuschade. Die vraag ligt nog steeds voor.

In het akoestisch onderzoek t.b.v. het bestemmingsplan zijn alle geluidbelastingen bepaald op de gevels van de woningen (ook voor de woning van appelland) langs de nieuwe randweg. Deze geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Hieruit volgt dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde. Er zijn vervolgens mitigerende geluidmaatregelen afgewogen conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet Geluidhinder, hieruit volgt dat toepassing van een stil wegdektype doelmatig is. Hiermee kan de geluidbelasting niet teruggebracht worden tot op of onder de voorkeurgrenswaarde, hierdoor is het noodzakelijk een hogere waarde aan te vragen voor de woning van appelland. Uit een onderzoek gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau. Er kan echter niet ontkend worden dat de geluidssituatie ter plaatse van de woning van de appelland verslechterd t.o.v. de situatie zoals deze nu is. Echter zijn alle stappen uit de Wet geluidhinder correct doorlopen en is het wettelijk niet noodzakelijk een andere afweging te maken of aanvullende maatregelen te treffen. Een toekomstige aansluiting richting de A17 vanaf de nieuwe Noordelijke randweg is in de plannen als ontwerpuitgangspunt meegenomen. Het uitgangspunt is dat de nieuwe randweg een toekomstige aansluiten richting de A17 niet onmogelijk maakt.

Voor de nieuwe aansluiting op de A17 zal te zijner tijd ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd moeten worden. Knelpunten veroorzaakt door deze nieuwe aansluiting zullen dan onderzocht worden.

Voor de randweg Zevenbergen is de afstand tussen de bestaande woningen en de geplande weg beschouwd. Het dichtstbij de plannen gelegen pand is aan de Achterdijk op circa 30 m. Op een dergelijke afstand wordt op basis van ervaring verwacht dat wegverkeer op een vlakke weg geen schade of hinder oplevert in de omliggende bebouwing.

9.4

Het bevreemdt appelland dat thans een viaduct over het spoor komt terwijl in het verleden er altijd sprake was van een tunnel. Het is evident dat een viaduct veel meer lawaai-overlast met zich brengt dan een tunnel. Bij de afweging is kennelijk enkel gekeken naar het

Ter verduidelijking van de situatie ter plaatse van het viaduct bij het spoor is in het beeldkwaliteitsplan pagina 26 een visualisatie opgenomen hoe het ter hoogte van het spoor er ongeveer uitgaat zien. De kruising met de spoorlijn Roosendaal Rotterdam dient te gebeuren

kostenaspect en niet naar het effect voor de omgeving en de bewoners in en rond het plangebied. Die moeten dat allemaal maar accepteren en tolereren. Gelet op het voorafgaande herhaald appelland dat hij volhardt in zijn bezwaren tegen de huidige ter inzage liggende plannen Noordelijke Randweg.

door middel van een viaduct over het spoor heen. Er komt geen tunnel omdat een tunnel grote nadelige gevolgen heeft voor diverse milieuaspecten.

In het akoestisch onderzoek staat inderdaad vermeld dat daar waar de weg hoger ligt dan het omliggend maaiveld het geluid verder richting de omgeving gaat.

De brug over het spoor is ingevoerd in het geluidmodel en op basis hiervan zijn ook de geluidbelastingen bepaald. Volgens de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting vanwege de nieuwe weg getoetst op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen (woningen) in de zone van de nieuwe weg. Uit onderzoek is gebleken dat in de omgeving van de brug over het spoor geen woningen zijn gelegen die hier volgens wet- en regelgeving onaanvaardbare hinder van ondervinden. Om deze reden hoeven hiervoor geen mitigerende of compenserende maatregelen te worden getroffen. Ten aanzien van mogelijke geluidoverlast worden de volgende overlast beperkende maatregelen genomen: Het waar mogelijk en dit ook daadwerkelijk toepassen van geluidwerend asfalt en het plaatsen van schermen. Zoals ook in de nota van inspraak is aangegeven is een en ander ook nader toegelicht in het akoestisch onderzoek. Daarin staat aangegeven met welke geluid beperkende maatregelen is gerekend. Deze maatregelafweging is uitgevoerd conform de Regeling Doelmatigheid Geluidmaatregelen Wet Geluidhinder. De regeling is bedoeld voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluid beperkende maatregelen voor o.a. wegverkeerslawaaï. De regeling geeft een duidelijk kader om geluid reducerende maatregelen te beoordelen op financiële doelmatigheid. Naast de financiële doelmatigheid worden maatregelen ook afgewogen o.b.v. technische bezwaren en, inpassing.

- 9.5** Appellant heeft goede notie genomen en is op de hoogte van het feit dat er eventueel in een andere procedure aanspraak kan worden gemaakt op planschade, maar daarmee wordt appellant enkel financieel gecompenseerd. Appellant verzoekt de gemeente dan ook de plannen aan te passen en rekening te houden met zijn belangen, dan wel herhaalt appellant zijn eerdere verzoek om alsnog te besluiten dat ook de woning en het perceel van appellant aangekocht moet worden daar zijn leef- en woonklimaat onaanvaard wordt aangetast.

De woning van appellant valt niet onder de coulance regeling van de gemeente. De woning zal daarom niet worden aangekocht.

Conclusie

Deze zienswijze zal niet leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De woning van de appellant zal niet worden aangekocht.

3.10 Zienswijze 10

	Samenvatting	Reactie
10.1	<i>Onaanvaardbare aantasting woon/leefklimaat.</i> Het bestaande woon/leefklimaat van appellant zal op onaanvaardbare wijze worden aangetast. In dit kader onder meer geluidoverlast, visuele hinder, stank en fijnstof. In eerdere aanleg was het tracé over het perceel en de woning van appellant gepland; dit werd onder meer in een brief van uw gemeente d.d. 5 november 2014 verwoord. Het tracé is een aantal meters opgeschoven waardoor de woning van appellant in stand zou kunnen blijven, echter gelet op de beperkte afstand tot de weg (ongeveer 30 meter) zal er sprake zijn van een niet leefbare situatie! Het is daarom voor appellant onbegrijpelijk dat het bestemmingsplan uitgaat van ongewijzigd gebruik van Achterdijk nummer 35 en dat om die reden grondverwerving van perceel Zevenbergen, sectie L, nummer 1286, voor planrealisatie niet nodig zou moeten zijn; dit temeer omdat voor ongewijzigd gebruik veel hinder beperkende en mogelijk ruimtelijk noodzakelijke maatregelen nodig zijn.	Over de aankoop van de woning aan de Achterdijk 35 is reeds met de appellant overeenstemming bereikt. De woning van de appellant zal worden aangekocht.
10.2	Geluid Uit het akoestisch onderzoek blijkt een zeer hoge geluidbelasting op de gevel van de woning van appellant; er moet een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Ook zullen geluidwerende voorzieningen aan de woning Achterdijk 35 moeten worden aangebracht. Echter, dat laat onverlet dat, wanneer appellant zich in hun tuin bevinden, zij geconfronteerd worden met veel verkeerslawaai. Dit terwijl zij nu in een zeer rustige landelijke omgeving wonen. Uit paragraaf 4.9 van de plantoelichting en ook uit het akoestisch rapport van 15 december 2016 (opgesteld door Arcadis in opdracht van de provincie Noord-Brabant) wordt de komende slechte akoestische situatie van appellant bevestigd. De hogere waarde op de woning van appellant zou 57dB worden (cumulatief zelfs 64 dB) aldus de toelichting terwijl op pagina 20 van het akoestisch rapport een geluidbelasting van 59 dB wordt genoemd (die met een dunne wegdek-laag teruggebracht zou worden tot 57 dB). De voorkeursgrenswaarde voor de nieuwe weg van 48 dB wordt dus fors overschreden! Of stil asfalt afdoende is, is voor appellant zeer de vraag. Appellant vragen garanties ter voorkoming van hinder op dit gebied.	De geluidbelasting voor de woning van appellant overschrijdt inderdaad de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Om deze reden zijn mitigerende geluidmaatregelen afgewogen conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De regeling biedt een wettelijk kader waarmee geluidmaatregelen afgewogen kunnen worden op financiële doelmatigheid. Hieruit volgt inderdaad dat stil wegdektype financieel doelmatig is. Aanvullende overdrachtsmaatregelen (schermen/wallen) zijn echter niet meer financieel doelmatig. Hiermee kan de geluidbelasting niet teruggebracht worden tot op of onder de voorkeursgrenswaarde, hierdoor is het noodzakelijk een hogere waarde aan te vragen voor de woning van appellant. Uit een onderzoek gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau. Overschrijding van de grenswaarde voor het binnen niveau is geenszins mogelijk, hiermee wordt ondanks de hogere waarden het binnen niveau gewaarborgd. Er kan echter niet ontkend worden dat de geluidssituatie ter plaatse van de woning van de appellant verslechterd t.o.v. de situatie zoals deze nu is. Echter zijn alle stappen uit de Wet geluidhinder correct doorlopen en is het wettelijk niet noodzakelijk een andere afweging te maken of aanvullende maatregelen te treffen. De Wet geluidhinder kent ook geen grenswaarde voor geluidsniveaus in de tuin behorend bij een woning.
10.3	Geluid: In bijlage 11 wordt op blz. 13 en 14 van het door Arcadis opgestelde Akoestisch Rapport onder paragraaf 2.9 verwezen naar het Hogere waarden beleid provincie Noord-Brabant en gemeente	De cumulatie van verschillende geluidbronnen is inzichtelijk gemaakt voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd. Er dient rekening gehouden te worden met alle geluidbronnen met een

Moerdijk.

Er is aangegeven wat het gemeentelijke beleid is betreffende het vaststellen van een hogere waarde. Ook wordt verwezen naar provinciaal beleid dat er minimaal één gevel geluidluwe dient te zijn. Op de plantekening staat nabij de woning van appellant aan de westelijke kant van het tracé van de geplande weg een Geluidzone Industrie vermeld. Appellant kan niet duiden dat deze zone niet verder in oostelijke richting loopt. Zij vragen hierover verduidelijking! Temeer omdat het verschil in geluidbelasting van de voorgevel met de achtergevel 8 dB bedraagt.

geluidzone en de geluidbron moet een substantiële bijdrage leveren. Het industrieterrein de Koekoek is een gezoneerd industrieterrein. Daarvan kan slechts sprake zijn indien de geluidsbelasting de voorkeurswaarde van de desbetreffende bron overschrijdt.

10.4	Geluid: Appellant geeft aan dat nergens de cumulatieve geluidbelasting op de woning van appellant is toegelicht. Dit terwijl er kennelijk geluideffecten zijn van meerdere geluidbronnen.	De geluidbelasting is gecumuleerd op basis van alle wegen in de omgeving. Cumulatie is uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage 1.
10.5	Geluid: U geeft verder zelf aan, zoals hiervoor aangegeven, dat volgens het hogere waarden beleid provincie Noord-Brabant bij de aanvraag voor een hogere waarde minimaal bij één gevel van de woning sprake moet zijn van een geluidluwe gevel. Hieraan wordt niet voldaan ten aanzien van de woning van appellant! Aan de achterzijde van hun woning is immers een geluidbelasting berekend van 49 dB. Enkel met de toepassing van een grondwal of scherm van ongeveer 1,5 m hoog en met een lengte van 35 meter aan beiden zijden zou de geluidbelasting op de geluidluwe gevel kunnen worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. Appellant heeft echter begrepen dat hieraan niet wordt gedacht. Dan miskent u de grote belangen van appellant!	In het akoestisch rapport (kenmerk: 078804453 F, datum: 15 december 2016) is beschreven met welke maatregelen er voldaan kan worden aan de eisen van het provinciaal beleid. In het rapport zijn ook redenen aangegeven waarom de geluidbelasting op de achtergevel wel als acceptabel gezien kan worden.
10.6	Geluid: De opmerking op blz. 33 van het meerder genoemd akoestisch rapport dat er motiverende redenen zijn te bedenken waardoor de toekomstige situatie (lees ernstige geluidbelasting) voor appellant als acceptabel gezien kan worden, ervaart appellant als denigrerend!	Wij nemen deze opmerking ter kennisgeving aan. Uw standpunt vinden wij begrijpelijk.
10.7	Geluid: Ook is niet helder of de binnenwaarde van de woning van appellant (max 33 dB) bij aanvraag van een hogere grenswaarde niet wordt overschreden. Temeer ook niet omdat de geluidshinder van afremmend en optrekkend verkeer, als gevolg van de tunneluitgang en geplande rotonde aan de voorzijde van de woning, naar verwachting zonder hinder beperkende maatregelen niet minder zal zijn.	Na aanvraag van een hogere grenswaarde zal uit een onderzoek gevelwering moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnen niveau. Omdat een onderzoek naar mogelijke overschrijding van de binnenwaarde plaatsvindt na het vast stellen van de hogere waarden, valt dit buiten het bestek van dit akoestisch onderzoek. De gemeente/ provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit onderzoek. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het afremmend en optrekkend verkeer nabij rotondes. Voor de tunneluitgang geldt geen toeslag volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012.

Ruimte

- 10.8 In het ontwerpplan wordt aangegeven dat om ruimtebeslag van het tracé te beperken (voor bomen) geen extra ruime brede opzet word gemaakt. Appellant merkt op dat kennelijk deze gedachte leidend is geweest bij het opstellen van het integrale ontwerpbestemmingsplan. En dat dit dus ook voor geluidwerende en visueel beperkende maatregelen geldt. Naar hun mening wordt hierdoor ingeleverd op een goede kwaliteit van het bestemmingsplan. Appellant is van mening dat kwaliteit een prijs heeft die niet zo maar onevenredig op enkele individuen, waaronder zij, mag worden afgewenteld. Appellant vindt dan ook dat het kostenaspect en eventuele mindere ruimte voor andere toekomstige bestemming van de "binnenring" geen redenen mogen zijn voor een sobere opzet van een door de gemeenteraad vast te stellen plan.

Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden.

Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt in september 2017 een terugkoppeling plaats inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

Geen consistentie beperking visuele hinder

- 10.9 Appellant constateert dat in het ontwerpplan divers wordt omgegaan met visuele maatregelen. Er wordt gekozen voor zeer verschillende maatregelen ten behoeve van "buitenring" (= richting Zevenbergschen Hoek) en "binnenring" (= richting Zevenbergen). Voor de "buitenring" wordt wel ruimte gemaakt voor aanleg van bomen en bosschages maar voor de "binnenring" is dit kennelijk geen optie. Voorbeelden van voorgenomen maatregelen zijn de beplantingen bij de taluds bij de overgangen en bij de onderdoorgang Achterdijk. Appellant vindt het voorliggende ontwerp op dit punt niet consistent.

De bewoners van de Achterdijk (met name die van nummer 35 en lager) vinden het vreemd dat aan de buitenzijde van de randweg er wel bomen komen en niet aan de binnenzijde. Zij willen graag bomen aan de binnenzijde (kant Zevenbergen) zodat de bomen voor hen het zicht op de weg ontnemen.

Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden.

Waterafvoer - Tunnelbak

- 10.10 Voor appellant is ook onduidelijk op welke wijze de waterafvoer van de tunnelbak nabij hun woning wordt geregeld? Een mogelijk voor deze afvoer benodigde pomp zal een permanente bron van geluidhinder zijn. Appellant vraagt in ieder geval uw garantie dat een dergelijke pomp niet op waarneembare afstand van hun woning komt. Ook vragen zij garantie dat de dijk en daarmee het wegdek van de Achterdijk ten behoeve van de onderdoorgang niet verhoogd zal worden.

Voor de afvoer van hemelwater wordt een pomp geplaatst in een pompkelder op het diepste punt. Het geluidsniveau van de pomp zal beperkt zijn en gezien de relatief diepe ligging niet tot overlast leiden in de omgeving

De kruinhoogte van de Achterdijk blijft zoals deze is. De onderdoorgang zal niet verhoogd worden.

Historisch bodemonderzoek/afvoer water en rioolwater

- 10.11 Appellant kan niet inschatten wat het effect hiervan op hun eigendommen is. Wat betekent het op grote schaal verzetten van de grond voor hun pand? Gaat dit consequenties hebben voor de stabiliteit van de ondergrond? Leidt het verzetten van grond in de toekomst tot schade van pand of walkanten? Is er hinder bij het verplaatsen en vervoeren van de grond? Leidt het op grote schaal verplaatsen van grond tot aanpassingen in de waterhuishouding en heeft het waterschap zich hierover al uitgesproken? Heeft het verplaatsen van grond gevolgen voor de ter plaatse aanwezige drukriolering? Welke maatregelen worden concreet door u getroffen om schade/hinder nu en in de toekomst te voorkomen? Appellant vraagt ter plaatse om een nulmeting en garantie van u voor maatregelen dat toekomstige schade voor hen als gevolg van de ingrijpende werkzaamheden ter plaatse wordt voorkomen.

Als een pand in de buurt ligt van een punt waar trillingen of diep graafwerk voorzien is, is het doen van een vooropname gebruikelijk (vaststellen bestaande scheuren en andere funderingsproblemen). Dit is een maatregel voor de uitvoeringsfase.

Trillingen

Gelet op de korte afstand tot de weg verwacht appellant ook trilling schade aan hun woning. Hier is door de gemeente op dit moment nog geen enkel onderzoek naar gedaan. Dat is uiterst onzorgvuldig. Er wordt enkel volstaan met een algemene opmerking in de plantoelichting (paragraaf 4.10) dat trilling schade niet aannemelijk is.

- 10.12 Op basis van ervaring wordt verwacht, zo stelt u, dat verkeerstrillingen (uitgaande van een vlakke weg) op een afstand van 30 m of meer niet mogen leiden tot schade/hinder veroorzaakt door verkeerstrillingen. Gegeven echter het feit dat het vrachtverkeer steeds zwaarder wordt en door dit verkeer waarschijnlijk intensief gebruik van de geplande weg zal worden gemaakt, verwachten appellant van u als gemeenteraad, voor besluitvorming over dit plan, dat aan hem een 100 % garantie wordt gegeven dat er geen schade als gevolg van de weg zal ontstaan. Dit ook omdat het bekend is dat discussies achteraf over schade nagenoeg altijd tot veel gedoe voor de benadeelden leidt.

Voor de Randweg Zevenbergen is de afstand tussen de bestaande woningen en de geplande weg beschouwd. Het dichtstbij de plannen gelegen pand is aan de Achterdijk op circa 30 m.

Uit literatuur over trillingen veroorzaakt door wegverkeer blijkt dat voor een vlakke asfalt weg zeer weinig trillingen te verwachten zijn (op 8 m zijn de trillingen veroorzaakt door passerend verkeer op een asfaltweg nog onder de voelbaarheidsgrens gelegen, zie artikel G. Lombabaert, M.A. Lak, S. François en G. Degrande, K.U. Leuven, Departement Burgerlijke Bouwkunde, afdeling Bouwmechanica, Trillingen in de omgeving ten gevolge van wegverkeer). Wanneer naar een weg met een verkeersdrempel wordt gekeken is op de site www.verkeerskunde.nl het volgende artikel te vinden: Verkeersdrempel als veroorzaker van trilling schade. In dit artikel staat dat: 'Op afstanden groter dan 30 meter is het risico van trillinghinder meestal klein, tenzij er sprake is van een zeer slappe ondergrond'. Hierbij dient opgemerkt te worden dat hinder eerder optreedt dan schade aan een pand. Op basis hiervan wordt verwacht dat trillingen veroorzaakt door enige oneffenheden in de weg op 30 m geen schade veroorzaken.

De gemeente en de provincie kunnen geen garantie geven dat er geen schade als gevolg van weg zal ontstaan. Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering staat een separaat traject open waar appellant een verzoek hiertoe kan indienen. Er zal een 0-meting worden uitgevoerd op basis van diverse aspecten.

Verslechterend luchtkwaliteit

Appellant vreest ook voor hun gezondheid door luchtverontreiniging als gevolg van de in het geding zijnde weg. Zowel in de MER (paragraaf 10) als in de plantoelichting wordt in algemene zin gesproken over luchtkwaliteit. Ook wordt er verwezen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarbinnen de Noordelijke randweg Zevenbergen is opgenomen. In het kader van dat programma zouden eventuele noodzakelijke maatregelen worden getroffen om grenswaarde overschrijdingen te voorkomen. Het toepassen van mitigerende maatregelen zou daardoor niet aan de orde zijn. Een verdere beschouwing hiervan door u wordt daarom achterwege gelaten. Appellant bepleiten echter dat er zodanig concreet onderzoek ter plaatse van hun woning plaatsvindt (door monitoring) dat een goede luchtkwaliteit blijft gegarandeerd.

- 10.13

In bijlage 2 van het MER zijn de gevolgen van de Noordelijke randweg Zevenbergen op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn in Europese regelgeving vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangetoond is dat na de realisatie van de Noordelijke randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit zal geen juridische belemmering zijn in de planvorming en er is dan ook geen aanleiding om concreet onderzoek ter plaatse van de woning uit te voeren.

De gemeente en de provincie kunnen geen garantie geven dat er geen schade als gevolg van weg zal ontstaan. Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering staat een separaat traject open waar appellant een verzoek hiertoe kan indienen. Er zal een 0-meting worden uitgevoerd op basis van diverse aspecten.

Slechte ruimtelijke ordening/nut en noodzaak/inbreuk op leefmilieu

- 10.14 De geplande weg is in beeld om als het ware een deel van de bestaande provinciale weg N285 te

In hoofdstuk 2 van het MER staat een uitgebreide beschrijving van de nut en noodzaak van de Noordelijke randweg Zevenbergen.

vervangen; dit ten behoeve van doorgaand verkeer en gelet ook op de groeiambitie van de gemeente Moerdijk. Echter, de nieuwe weg vergt een forse financiële investering. Het zal ondanks het beeldkwaliteitsplan en de landschapsvisie een storende factor in het nu nog rustige buitengebied zijn. Het woongenot van een aantal burgers, waaronder appellant, zal fors afnemen. Appellant vraagt zich dan ook ernstig af waarom het bestaande tracé van de N285 niet kan worden aangepast, zodanig dat een nieuwe weg achterwege kan blijven. Vgl. in dit kader het 0-plus alternatief in de voorliggende MER. Zij twijfelen ernstig aan de nut en noodzaak van de Randweg Noord.

Daarnaast is voor wat betreft ruimtelijke ordening gebruik gemaakt van het doelmatigheidscriterium dat de kosten afzet tegen het effect. Ook dit is gedaan voor het 0 plus alternatief. Uit onderzoek is gebleken dat het 0+ alternatief veel van de gestelde doelstellingen niet haalt en daarmee ook onvoldoende de onderliggende problemen oplost:

Het 0+ alternatieven leidt verder tot negatieve effecten voor wat betreft geluid en trillingen. Daarnaast zijn de effecten op verkeer minder positief dan bij de boogalternatieven. Doordat er in de 0+ alternatieven geen nieuwe weg wordt aangelegd, is het effect op aspecten natuur en landschap en cultuurhistorie in deze alternatieven daarentegen neutraal.

Gezondheidsbescherming

In het licht van het algemeen belang versus individueel belang wijst appellant op de paraplunota's de gemeente Moerdijk waar onder de nota Maatschappij. Hierin is als doel opgenomen dat de inwoners van de gemeente op gezondheidsbescherming kunnen vertrouwen. Dit laatste is een ruim begrip wat ook psychische gezondheid inhoudt (in dit kader ook recente jurisprudentie betreffende de gaswinning in Groningen). Appellant voelt zich ook gesteund door het Provinciaal Milieu- en Waterplan; dat staat voor een samenwerking binnen Noord Brabant waar iedereen prettig woont, werkt en in een veilige en gezonde leefomgeving woont. Appellant is van mening dat het niet inpassen van het PMWP lijkt op het negeren van voornoemde uitgangspunten. Hierdoor lijkt volgens hen sprake van een onvoldoende en onverantwoorde opzet van dit ontwerp bestemmingsplan. Appellant vindt het daarom onbegrijpelijk dat de Provincie voor de aan te leggen weg op basis van het voorliggende bestemmingsplan dat hun eerder genoemd perceel I 1286, plaatselijk bekend als Achterdijk 35, niet aangekocht hoeft te worden! Al is het enkel maar voor het aanbrengen van voldoende hinder beperkende maatregelen. Zelfs voor negatieve natuureffecten (fauna en flora) worden compenserende maatregelen getroffen. Appellant vertrouwd er dan ook op dat gemeenteraad en ook B.& W. de belofte waarmaken zoals in de paraplunota's is vermeld, te weten om verder te kijken dan louter wettelijke grenswaarden.

10.15

Over de aankoop van de woning aan de Achterdijk 35 is reeds met de appellant overeenstemming bereikt. De woning van de appellant zal worden aangekocht.

Onzekerheid planschade en te verwachten vermogensdaling

Appellant vreest dat hun woning aanzienlijk in waarde zal dalen na realisering van de randweg. Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

10.16

In het plan is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Mogelijke hinder voor zover mogelijk is zo veel als kan geminimaliseerd. Dit neemt niet weg dat er nog hinder of negatieve gevolgen door dit plan kunnen optreden. Dit is inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling. Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering staat een separaat traject open waar appellant een verzoek hiertoe kan indienen

Conclusie

Over de aankoop van de woning Achterdijk 35 is reeds met de huidige eigenaar overeenstemming bereikt.

Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of

struiken) van de “binnenring”. Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden. Dit zal worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Deze zienswijze zal niet leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.11 Zienswijze 11

	Samenvatting	Reactie
11.1	Als lid van de vereniging BBA ondersteunt appellant de zienswijze (07) van de vereniging.	Voor de reactie wordt verwezen naar zienswijze 07.
11.2	De aanleg van de weg verstoort het woongenot en leefklimaat van appellant. Ook zal de waarde van de woning van appellant dalen.	Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering staat een separaat traject open waar appellant een verzoek hiertoe kan indienen. Er zal een 0-meting worden uitgevoerd op basis van nog nader te bepalen aspecten.
11.3	De grondwaterstanden van de omliggende sloten zijn heel erg belangrijk voor de woning van appellant. Volgens appellant is er niet voldoende kennis over de huidige grondwaterstanden, er is te laat gestart met registratie van het grondwaterpeil. Appellant wil graag inzage in de grondwaterstanden en op de hoogte gehouden worden hoe deze gemeten worden.	Een analyse van de grondwatergegevens wordt door de provincie aangeleverd bij aanvang van de werkzaamheden.
11.4	Maatregelen omtrent het geluid zouden volgens appellant meer op de bewoners afgestemd kunnen worden. Geluid reducerend asfalt, bomenrij langs de weg, geluidsscherm, groenstrook. Niet alleen de normering aanpassen naar een hogere waarde zodat de overlast altijd binnen de wettelijk toegestane normen past.	Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt op in september 2017 een terugkoppeling plaats inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg. Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de “binnenring”. Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden.
11.5	Ook de fijnstof voorzieningen willen appellant graag zo optimaal mogelijk op de dichtst bijstaande woningen afgestemd zien i.p.v. alleen wat wettelijk vereist is.	Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt in september 2017 een terugkoppeling plaats inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.
11.6	De houtwal/dijk achter de woning van appellant moet blijven liggen. Als de geluidsmeting is uitgevoerd zoals de situatie nu is, mag deze wal nooit verdwijnen daar de geluidsmeting dan een totaal ander beeld zal geven. Dus het behoud van deze wal/ dijk dient in het bestemmingsplan opgenomen te worden.	De houtwal achter de woning zal blijven liggen en is reeds in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen. Zoals ook is aangegeven in de nota van inspraak. De wal aan de achterzijde van de woningen is als aanvulling opgenomen in het geluidsonderzoek en is toegevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan. Er zal een gedeelte van de wal achter de woningen verwijderd worden om de randweg/tunnelbak doorheen te leggen. De effecten op geluidshinder zijn ten behoeve van het MER ook onderzocht. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake is van meer geluidhinder.

11.7	Graag wil appellant de veiligheid t.o.v. de in de omgeving wonende kinderen in het plan opgenomen zien. Zoals het plan nu laat zien is er geen maatregel opgenomen die kinderen belemmert in de buurt van de weg te komen. Omdat de kinderen opgegroeid zijn in een rustige omgeving, vrij van drukke en gevaarlijke wegen.	Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt in september 2017 een terugkoppeling plaats inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg. In verband met de veiligheid van voetgangers/fietsers, zullen de breedte van de brug en de te nemen fysieke maatregelen (leuning/hek) nader worden bekeken. In het overleg in september 2017 zal hier meer duidelijkheid over worden gegeven.
11.8	De rotonde voor de woning van appellant wordt aangelegd, maar het gebruik ervan kan nog jaren duren. De overlast en het zicht op deze rotonde door de bewoners kan wat appellant betreft ook uitgesteld worden. Mocht dit gebied niet verder ontwikkeld worden ligt er een onnodige rotonde in een provinciale weg die ook weer voor oponthoud zorgt. Een andere optie is misschien om op deze rotonde een "tijdelijke" rechtdoor gang aan te leggen, zodat zowel het verkeer als de bewoners geen overlast ondervinden en het voor de provincie ook positief is i.v.m. geen extra kosten om later een rotonde aan te leggen.	In de realisatiefase zal worden bekeken of de rotonde direct wordt gerealiseerd of dat dit in een latere fase wordt gedaan. Dit is afhankelijk van de planning voor het uitbreiden van het bedrijventerrein.
11.9	De huidige N285 heeft aan beide zijden een bomenrij. De nieuwe randweg krijgt alleen aan de buitenzijde een bomenrij. Waarom het uitzicht van de bewoners aan de Achterdijk, wat al verpest wordt door de randweg, niet verfraaien door ook aan de binnenzijde een bomenrij te plaatsen. Voorgesteld wordt de noodzakelijke compensatie langs de nieuwe weg aan te leggen, middels een grote groenstrook langs de Achterdijk, om verkeersoverlast van het nog te ontwikkelen gebied vóór de woning van appellant te beperken.	Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt in september 2017 een terugkoppeling plaats inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg. Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden.
11.10	De bewoners aan de Achterdijk, hebben, in tegenstelling tot de mensen die langs het huidige tracé wonen, gekozen voor vrij wonen met landelijk, vrij uitzicht. Het lijkt appellant niet onmogelijk deze weg voor iedereen zo gunstig mogelijk in het gebied in te passen. Volgens appellant kun je hier als gemeente en provincie niet ongevoelig voor zijn, ook al gaat het maar om een aantal woningen. De bewoners van de Achterdijk moeten behoorlijk wat uitzicht, geluid en hinder op de koop toenemen waardoor een heleboel inwoners van Zevenbergen ontlast worden van een drukke weg. Daar mag best wat compensatie tegenover staan. Dus groenstrook, bomenrij langs binnenkant van de weg, geluidsscherm, geluiddempende asfalt, compensatie natuur. Graag menselijke afwegingen i.p.v. juridisch uitknepen kosten reducerende afwegingen!!	In overleg met de provincie is afgesproken dat de gemeente en de provincie op korte termijn (voor de zomer) in gesprek gaan met de bewoners op de Achterdijk (BBA en evt. aangevuld met individuele bewoners) over de inpassing van de weg. Er wordt dan bekeken of er maatregelen getroffen kunnen worden die tegemoetkomen aan de wensen.

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden. Dit moet worden opgenomen in het bestemmingsplan.

In verband met de veiligheid van voetgangers/fietsers, zullen de breedte van de brug en de te nemen fysieke maatregelen (leuning/hek) nader worden bekeken. In het overleg in september 2017 zal hier meer duidelijkheid over worden gegeven. Het aanpassen van de breedte en de fysieke maatregelen moet worden opgenomen in het bestemmingsplan.

3.12 Zienswijze 12

	Samenvatting	Reactie
12.1	De vereniging BBA heeft eveneens een zienswijze ingediend. Als lid van deze vereniging ondersteunt appellant ten volle de ingediende punten en verzoekt die punten ook als punten van appellant te beschouwen.	Voor de reactie wordt verwezen naar zienswijze 07.
12.2	Appellant maakt ernstige bezwaren tegen de aanleg van de weg en de daarbij gekozen route. Dit omdat de aanleg van de weg het woongenot en leefklimaat zwaar verstoort. Ook verwacht appellant een daling van de waarde van zijn huis. Het is logisch dat de gemeente een planschade claim van appellant kan verwachten indien de plannen op deze manier worden uitgevoerd.	In het plan is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Mogelijke hinder is zo veel als kan geminimaliseerd. Dit neemt niet weg dat er nog hinder of negatieve gevolgen door dit plan kunnen optreden. Dit is inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling. Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering staat een separaat traject open waar appellant een verzoek hiertoe kan indienen.
12.3	De originele tekst van mijn eerste bezwaar was: In bestemmingsplan item 2.7 sub "bomen" lees ik: "Ter plaatse van hellingbanen wordt geen ruimte gereserveerd voor bomen in de buitenbermen om de grondlichamen niet te breed te maken". Dit kan betekenen, dat er geen bomen in de buitenbermen komen, tussen de brug over de Rode Vaart en halverwege tussen de brug over het spoor en de bestaande Langeweg, omdat die stukken enkel bestaan uit hellingbanen. Immers we hebben eerst een brug over de Rode Vaart, daarna een onderdoorgang onder de Achterdijk door en daarna weer een brug over het spoor. Volgens de hierboven genoemde tekst kan men de weg zo uitvoeren, dat er slechts bomen hoeven te worden gepland, halverwege de zuidelijke vloeivelden (maaielveldhoogte) en ter plaatse van de geplande rotonde tussen het spoor en de Achterdijk (ook op maaiveldhoogte). Om het publiek te foppen, is er vlak voor hoofdstuk 2.7 in het bestemmingsplan, een plaatje opgenomen wat (in groen) laat zien, dat er over de gehele lengte bomen in de buitenbermen zullen	In het beeldkwaliteitsplan is opgenomen waar de beplanting met bomenrijen gepland staat. Er valt te zien dat bijna langs de gehele randweg bomen worden geplaatst. Alleen op de stukken bij de kunstwerken worden geen bomen geplaatst. Met de appellant zal in september 2017 een gesprek worden ingepland.

komen, zelfs op de hellingbanen!! Heel slim wordt er wel vermeld dat het een "voorlopig ontwerp" betreft. Hier kan sprake zijn van een fout OF van misleiding. Als we kijken naar de bijlages bij dit voorontwerp bestemmingsplan, dan lezen we in de bijlage "Beeldkwaliteitsplan en landschapsvisie", waarin het ontwerp van de weg wordt gepresenteerd in hoofdstuk 3 Beeldkwaliteit Randweg op pagina 16 bij beplanting "De beplanting vormt een dichte wand naar het landschap toe en wordt zo lang mogelijk doorgezet langs de toekomstige kunstwerken". Dus hier stelt de ontwerper van de weg (Arcadis), dat de bomenrij juist zover mogelijk moet doorlopen. Ik geef U hierbij het sterke advies om deze fout te verwijderen uit het bestemmingsplan en net zoals de ontwerper van de weg het al aangeeft, ook in het bestemmingsplan de bomenrij OOK op de hellingbanen door te laten lopen.

In de Nota van Inspraak & Vooroverleg geeft men aan, dat men de tekst zal aanpassen in de toelichting: "Het Elzenhakhout zal op de hellingbanen zoveel als kan doorlopen". Omdat de begroeiing van zo een weg belangrijk is i.v.m. het (uit)zicht en geluid(overlast) van de directe omwonenden, maak ik bezwaar tegen het gebruiken van zo een nietszeggende tekst. Immers in de oude tekst van het voorontwerp bestemmingsplan stond "Ter plaatse van hellingbanen wordt geen ruimte gereserveerd voor bomen in de buitenbermen om de grondlichamen niet te breed te maken" waarmee al aangegeven wordt dat men niet iets moois gaat maken, maar enkel mogelijkheden voor bezuinigingen gaat inbouwen in de gebruikte tekst.

Echter in het bestemmingplan staat op hoofdstuk 2.7: "Om het ruimtebeslag van het tracé te beperken is besloten om de gewenste bomen vanuit het beeldkwaliteitsplan alleen toe te passen op de wegvakken waar het tracé op het nieuwe maaiveld ligt. Ter plaatse van de hellingbanen wordt geen ruimte gereserveerd voor bomen in de buitenbermen om de grondlichamen niet te breed te maken". Deze tekst is voor 100% conflicterend met de teksttoezegging in de hiervoor vermelde nota!! Tevens heb ik gelezen, dat de begroeiing enkel aan de buitenzijde van de rondweg en dus niet aan de binnenzijde van de rondweg wordt aangelegd. Dit enkel om vanuit de weg een vrij uitzicht te geven op de bedrijfsgebouwen die (na bestemmingsplan wijzigingen) mogelijk pas na 10 jaar vanaf nu gebouwd gaan worden aan de binnenzijde van de randweg. De belangen van de Achterdijk bewoners aan de binnenzijde van de ring worden hiermee ontoelaatbaar geschaad (zij worden dus zelfs gediscrimineerd t.o.v. de ondernemers), omdat zij vrij uitzicht gaan krijgen op de weg en de daarop rijdende voertuigen (in ieder geval voor de komende 10 jaar!)

Om die reden eis ik een duidelijke tekst in het bestemmingsplan, waarin dwingend wordt voorgeschreven om beide zijden van de weg en over de volledige lengte van de weg tussen de Achterdijk en de Langeweg te voorzien van de vermelde begroeiing.

12.4 In het ontwerpbestemmingsplan plan staat vermeld dat er 2 rotondes zijn opgenomen in het traject. Zoals al eerder aangegeven, heeft het onze voorkeur om 2 kruisingen met "slimme" verkeerslichtenregeling (voorzien van een groene golf technologie) toe te passen. Dit om hiermee minder uitstoot en minder verkeerslawaaï te genereren. Op dit moment is er op het "oude tracé" sprake van 2 kruisingen met intelligente verkeerslicht regelingen, bewust wordt nu de keuze gemaakt voor rotondes. Nu ik uw bestemmingplan lees, kom ik tot de conclusie, dat deze uitvoering met rotondes conflicterend is met de volgende zaken zoals vermeld in hoofdstuk 3 (beleidskaders):

- Rijksbeleid, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, bullet 3 pagina 19: Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving etc.
 - Europese kaderrichtlijn Water: Er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.
 - Gemeentelijk beleid, strategische visie voor Moerdijk 2030, de paraplu-nota, waarin gekozen wordt voor een "duurzame samenleving" met aandacht voor gezonde lucht, zuinig omgaan met grondstoffen, een stevige plaats voor onze natuur, etc. etc. etc.
 - Gemeentelijk beleid, missie, tekst: Een gemeente met een sociaal gezicht
 - Provinciaal beleid: specifiek art 3.1: ruimtelijke kwaliteit. Iedere ontwikkeling moet passen in de omgeving.
- En hoofdstuk 4.6 Natuur
- Voortoets natuurbeschermingswet 1998, men stelt dat er sprake is van een afname in stikstofdepositie. Echter men brengt twee rotondes aan, welke zeker meer stikstof uitstoot zullen veroorzaken met dus geen afname maar een toename in stikstofdepositie. Mijn sterke advies: De Noordelijke Randweg voorzien van kruisingen met slimme verkeerslicht installaties!
- De voordelen zijn als volgt:

- Minder uitstoot. (volgens Arcadis zijn de verschillen miniem, terwijl ieder welkend mens weet, dat een vrachtauto die af moet remmen tot 20 km/u en weer moet versnellen naar 80 km/u veel brandstof verbruikt en zeker dus meer uitstoot genereert.
 - De verkeersdoorstroming is beter.
 - Er is minder geluidsoverlast (denk aan de remmende en optrekkende vrachtauto's)
- Het enige nadeel is de hogere investering! De iets hogere onderhoudskosten zijn net zo hoog als die van de huidige 2 verkeerslichteninstallaties (die zullen vervallen).

De reactie in de Nota van Inspraak & Vooroverleg vermeldt:

A: Er wordt geen strijdigheid met het vastgestelde beleid geconstateerd

B: Een rotonde is het meest veilig door de lage snelheid EN het door mij aangedragen alternatief "zorgt niet voor minder geluid van optrekkend en afremmend verkeer".

C: een kruising vraagt meer ruimte i.v.m. een voorsorteerstrook.

Een rotonde is de meest veilige kruispuntvorm. Snelheden op de kruising zijn laag en de kruising is voor al het verkeer goed te overzien en zeer herkenbaar. Het alternatief, een kruising, zorgt niet voor minder geluid van optrekkend en afremmend verkeer. De snelheden van het doorgaande verkeer liggen bij een kruising aanzienlijk hoger dan bij een rotonde. Tot slot vraagt een kruising veel meer ruimte i.v.m. een voorsorteerstrook; deze ruimte is binnen het plangebied niet beschikbaar. Een slimme verkeersregeling past daarmee ook niet binnen de scope van het plan. Er wordt geen tegenstrijdigheid met het vastgestelde beleid geconstateerd.

Een kruising met verkeerslichten heeft niet meer of minder effect op de kwaliteit van het grondwater. De verkeersbewegingen en het type verkeer is niet anders.

Er wordt niet op professionele wijze ingegaan op de door mij genoemde voordelen:

A: Minder uitstoot (wegens voornamelijk afremmende en optrekkende vrachtwagens)

B: Minder geluidsoverlast (door de minder afremmende en optrekkende vrachtwagens)

C: De verkeersdoorstroming is beter

Om die reden blijft mijn bezwaar ongewijzigd. (tegen beide rotondes).

Daarnaast maak ik bezwaar tegen het inplannen en aanleggen van een rotonde ten behoeve van de ontsluiting van een bedrijventerrein, waarvan nog niet eens een bestemmingsplan wijziging is gepland (is nu agrarische grond), welke rotonde wordt aangelegd schuin tegenover onze woning: Tijdens de periode dat de kruising/rotonde tussen het spoor en de Achterdijk nog niet aangesloten is op het mogelijk nieuwe bedrijventerrein tussen het spoor en de Achterdijk, heeft die kruising/rotonde geen functie. Indien het om een kruising gaat met slimme verkeerslichten, dan kun je voor een aantal jaren die lichten op groen zetten wat heel goed is voor het milieu en voor de geluidsoverlast. Als het zou gaan om een rotonde, dan is er meer herrie, veel meer uitstoot en veel vertraging om geen enkele reden, immers er komt geen verkeer uit de zijaanluiting! Indien er toch een rotonde komt, dan maak ik bezwaar tegen het feit dat deze rotonde op korte termijn gebouwd wordt en onnodig herrie en uitstoot veroorzaakt gedurende een aantal jaren. Dan bepleit ik een rotonde die totdat die rotonde een functie krijgt, tijdelijk "recht door" loopt. Dit om te voorkomen dat we minimaal 5 jaar onnodige stank en herrie te verduren krijgen. De zeer geringe kosten kunnen geen reden zijn om dit alternatief te stoppen.

- 12.5** Appellant merkt ten aanzien van Hoofdstuk 4.2, nut en noodzaak, pagina 32 op dat sprake is van een heel enkelzijdige benadering van e.e.a. Appellant pleit ervoor om niet enkel strikt "te toetsen aan vigerende wettelijke normen", maar om de conclusie te trekken dat er vele mensen voordelen hebben aan deze nieuwe randweg EN dat er dus extra geld ter beschikking dient te komen om beschermende maatregelen te treffen om de overlast voor de mensen die worden getroffen door de aanleg, te verminderen.

Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt in september 2017 een terugkoppeling plaats inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

- 12.6** Hoofdstuk 4.4.1 sub landbodem: Het is bij de gemeente, de regionale milieudienst en de provincie bekend dat er in het verleden (we beschikken enkel over oudere rapportages) arseen verontreiniging in de bodem van de TOP (Tijdelijke Opslag Plaats gereinigde grond van Heymans Recycling BV) op een deel (1 ha) van de zuidelijke vloeivelden is geconstateerd (onderzoeken rondom het jaar 2006). Toch lees ik: Het is niet precies bekend of er op de terreindelen van Caldic, SuikerUnie etc. milieu incidenten zijn geweest. Dit soort teksten duiden op een gemeente en provincie die niet graag openheid van zaken geven. De TOP is wel gelegen precies onder het geplande stijgtalud van de brug over de Rode Vaart {en dus op een flinke afstand van onze woningen), echter onze sloot welke gelegen is achter de huizen aan dit deel van de

Uit de waterparagraaf blijkt dat de sloten langs de Achterdijk niet in directe verbinding komen met de Rode Vaart. Daarnaast geldt dat bij graafwerk voor de aanleg van een sloot over het terrein van de voormalige TOP sowieso voor een verantwoorde werkwijze gekozen moet worden. Dit houdt o.a. in dat het graafwerk niet mag leiden tot verontreiniging van het oppervlaktewater ter plaatse, of door verspreiding, verder weg. Uit het dynamisch rapport gegenereerd van de website van de gemeente Moerdijk blijkt geen grondverontreiniging boven de interventiewaarde. In het kader van de uitvoering is echter nog niet bekend hoe met de plaatselijke bodemverontreiniging wordt omgegaan. In het vervolgtraject worden de verontreinigingen eerst nog uitgebreid in beeld gebracht. Pas daarna wordt bepaald hoe hiermee wordt omgegaan.

Achterdijk wordt in verbinding gebracht met de sloot die over het TOP-terrein gaat lopen. ! Om dan nog maar niet te spreken van de milieuschade die toegebracht wordt bij het verplaatsen van die verontreinigde gronden. ! Graag zie ik een goede communicatie en voorlichting in de bestemmingsplan documenten m.b.t. de mogelijke gevaren t.b.v. het slootwater en grondwater en adequate tegenmaatregelen. Omdat de gemeente Moerdijk niet communiceert over de bodemverontreiniging (hoe ernstig?) van de TOP (waar de stijgbaan van de brug over de Roode Vaart is gepland) EN de sloot die gepland is naast die stijgbaan direct aansluit op de sloot achter mijn perceel EN ik dus niet weet hoe ernstig de gevolgen van het slootgraafwerk zullen zijn voor het grondwater, maak ik bezwaar tegen de voortgang van dit bestemmingsplan. Ik eis dan ook eerst inzicht in de mate van de verontreiniging en hoe de plannen adviseren hier mee om te gaan om verspreiding van de verontreiniging te voorkomen.

12.7 Er wordt gesteld dat alles volgens de voorschriften is en dat men in aanmerking komt voor gevelmaatregelen, indien de wettelijke waarde voor het binnen niveau (geluid) wordt overtreden. Waarbij men er aan voorbij gaat dat mensen juist voor rustig wonen op het platteland hebben gekozen. Ik lees in het bestemmingsplan, dat er 227.000 euro voor de natuur moet worden gecompenseerd omdat een bepaalde oppervlakte meer dan 45 dB aan geluid voor zijn kiezen krijgt. Voor de mens geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB, welke overschreden wordt, waardoor er een toe te stane hogere waarde zal worden aangevraagd. Nu is mijn begrip voor de mensen die dit uitvoeren totaal verdwenen. De natuur moet gecompenseerd worden en de mens moet het maar gewoon slikken!!!!!!!!!!!! Dit onder het mom van wet en regelgeving! Let wel: 3 dB verschil in geluid betekend twee keer zoveel geluid!!!. Om die reden maak ik bezwaar tegen het aanpassen (verhogen) van de voorkeursgrenswaarde door de provincie (notabene de opdrachtgever en financier van de weg) van sommige woningen. Onze woning zit aan het randje van het maximaal toelaatbare (binnen). Buiten zal dit niet echt beter zijn!! Ik pleit dus voor te nemen maatregelen om geluidsoverlast te voorkomen, zodat het leven in onze tuin nog steeds goed mogelijk is.

Er is geen strijd met het vastgestelde beleid geconstateerd en aan de van toepassing zijnde wet en regelgeving wordt voldaan.

Aan de Hogere waarden procedure wordt tevens een onderzoek naar het binnen niveau gekoppeld. Indien de wettelijke waarde voor het binnen niveau wordt overschreden, kan men in aanmerking komen voor gevelmaatregelen.

12.8

Hoofdstuk 4.9 Geluid, pagina 60: Is er in al die berekeningen rekening gehouden met de "dijk" die achter een groot aantal huizen aan de Achterdijk ligt? Indien daar rekening mee is gehouden, dan dient dit in het bestemmingsplan te worden opgenomen, zodat die dijk nooit meer kan/mag worden verwijderd. In de Nota van Inspraak en Vooroverleg is opgenomen dat er rekening is gehouden met de dijk die achter appellant ligt als barrière tegen het geluid. Echter men schrijft niets over de vraag of die dijk later mag worden weggehaald. Verzocht wordt de dijk met relevante maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan.

De houtwal achter de woning zal blijven liggen en is reeds in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen. Zoals ook is aangegeven in de nota van inspraak.

De wal aan de achterzijde van de woningen is als aanvulling opgenomen in het geluidsonderzoek en is toegevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan. Er zal een gedeelte van de wal achter de woningen verwijderd worden om de rondweg/tunnelbak doorheen te leggen. De effecten op geluidshinder zijn ten behoeve van het MER ook onderzocht. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake is van meer geluidhinder.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

Met de bewoners van de woningen aan de Achterdijk vindt in september 2017 een gesprek plaats. In dit gesprek wordt een terugkoppeling gegeven inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

3.13 Zienswijze 13

Samenvatting	Reactie
13.1 Impact Randweg, aantasting woon- en leefklimaat In de huidige situatie grenst de Achterdijk aan het buitengebied, een rustige en groene woon- en leefomgeving. Vanuit zijn woning heeft appellant een vrij uitzicht over het agrarische achterland en het buitengebied van de gemeente Moerdijk. Dit beeld dreigt compleet verstoord te worden. De voorziene randweg zal op ongeveer 140 meter van zijn woning de Achterdijk gaan kruisen en de overige situering van de weg is zo dat deze recht voor zijn woning komt te liggen. Een voor appellant onverteerbare situatie. Door de randweg gaat zijn goede uitzicht en woonomgeving verloren en de milieuoverlast, waaronder geluidsoverlast door het verkeer op de randweg én het sluipverkeer van en naar deze randweg toe, zal - mede gelet op de reeds aanwezige spoorweg - verder toenemen. Het woon- en leefklimaat wordt dan ook fors aangetast en de belangen van appellant worden op een onevenredige wijze geschaad, reden waarom het plan geen doorgang kan vinden.	Zoals in de nota van inspraak is aangegeven is bij elke nieuwe (planologische) ontwikkeling sprake van een nieuwe ruimtelijke afweging. Als gevolg van de realisatie van de plannen zal de omgeving en dus ook het uitzicht voor omwonenden veranderen. Dat de realisatie van de Noordelijke randweg in meer of mindere mate zal leiden tot een verandering van het woongenot is helaas niet te voorkomen. Echter, alle effecten op de leefbaarheid (geluid, fijnstof, en externe veiligheid) zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan volledig in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de overlast, overlast beperkende maatregelen toegepast. De nieuwe weg wordt op een zorgvuldige wijze ingepast. Hoe de weg wordt vormgegeven staat weergegeven in het beeldkwaliteitsplan. De diverse milieuaspecten zijn onderzocht en daarvoor worden zowel mitigerende als compenserende maatregelen getroffen. Wettelijk gezien voldoet het plan.
13.2 Nut en noodzaak, weging alternatieven Voor appellant is het onbegrijpelijk op welke gronden is gekozen voor de aanleg van een randweg aan de noordelijke kant van Zevenbergen. De structuurvisie Moerdijk is daarvoor blijkbaar het uitgangspunt geweest. Aan die structuurvisie heeft echter geen gedegen milieuonderzoek plaatsgevonden. Dit is kwalijk nu deze structuurvisie wel de basis heeft gelegd voor de beweerde nut- en noodzaak voor een noordelijke randweg (los van de vraag welke exacte ligging gekozen wordt). Een gedegen onderzoek naar de vraag of een randweg op die locatie wel noodzakelijk en vanuit milieu- en ruimtelijk oogpunt verantwoord is, ontbreekt. Ten onrechte is als uitgangspunt genomen dat er een noordelijke randweg diende te komen. Appellant verwijst naar de volgende passage op bladzijdes van de MER: <i>“Op 14 februari 2013 heeft de Commissie voor de m.e.r. advies uitgebracht over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport voor de Noordelijke randweg Zevenbergen. [...] In dit advies geeft de Commissie aan dat het kader voor de uitwerking van de Noordelijke randweg Zevenbergen wordt gevormd door de Structuurvisie Moerdijk 2030. Daarbij merkt de Commissie op dat bij de besluitvorming over deze structuurvisie geen plan-m.e.r.-procedure is doorlopen en dat de verschillende keuzes niet vooraf zijn gegaan door een toets op de milieueffecten.”</i> Mocht al komen vast te staan dat de aanwezigheid van een noordelijke randweg noodzakelijk is, dan dient in ieder geval vastgesteld te worden dat het nu voorgestelde tracé niet de voorkeur heeft en in redelijkheid ook niet gekozen is kunnen worden. Appellant verwijst hiervoor naar de weging der alternatieven zoals opgenomen in de m.e.r. en toelichting van het bestemmingsplan. De verschillende mogelijke oplossingen en alternatieven zijn	In hoofdstuk 2 van het MER staat een uitgebreide beschrijving van de nut en noodzaak van de Noordelijke randweg Zevenbergen. Daarnaast is voor wat betreft ruimtelijke ordening gebruik gemaakt van het doelmatigheidscriterium dat de kosten afzet tegen het effect. Ook dit is gedaan voor het 0 plus alternatief. Uit onderzoek is gebleken dat het 0+ alternatief veel van de gestelde doelstellingen niet haalt en daarmee ook onvoldoende de onderliggende problemen oplost: Het 0+ alternatieven leidt verder tot negatieve effecten voor wat betreft geluid en trillingen. Daarnaast zijn de effecten op verkeer minder positief dan bij de boogalternatieven. Doordat er in de 0+ alternatieven geen nieuwe weg wordt aangelegd, is het effect op aspecten natuur en landschap en cultuurhistorie in deze alternatieven daarentegen neutraal. Ook beide boogvarianten zijn onderzocht. Daaruit blijkt dat het alternatief kort beter aansluit bij de eisen en wensen en meer doelstellingen behaalt. Er is daarom voor deze variant gekozen.

onvoldoende tegen elkaar afgewogen. Te snel worden de '0-varianten' terzijde geschoven, terwijl deze juist de minst ingrijpende zijn voor mens en milieu. Daarnaast, mocht al gekozen moeten worden voor een 'boogvariant', dan ligt de wijde boog meer voor de hand dan de korte boog. De keuze voor het nu in procedure gebrachte tracé is dan ook onzorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd. Enkel de wens van een sobere en goedkope oplossing lijkt leidend te zijn geweest en er wordt toe geredeneerd naar deze gewenste oplossing, zonder dat de nu gekozen variant objectief gezien ook daadwerkelijk als 'beste' oplossing gezien kan worden.

13.3 Geluid

In de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende geluidsonderzoeken en rapportages, wordt tot de conclusie gekomen dat voor wat betreft de woning van de appellant de geluidsnormen niet overschreden worden. Appellant betwijfelt de juistheid van deze uitkomst. De conclusies ten aanzien van het geluid en de geluidsonderzoeken zijn op onzorgvuldige wijze tot stand gekomen. De randweg ligt op korte afstand van de woning en zal een forse verkeersintensiteit gaan kennen, een intensiteit die in de toekomst alleen verder zal toenemen gelet op de voorziene en te verwachten aansluitingen op het nieuwe gedeelte van de N285. Onduidelijk is in hoeverre hier al rekening mee is gehouden en daarbij komt onvoldoende tot uitdrukking wat het gecumuleerde geluidseffect is van de spoorlijn. Een door het treffen van verschillende geluid reducerende maatregelen. In deze situatie worden er onvoldoende van dergelijke maatregelen getroffen. De geluidsbelasting is daardoor onnodig hoog. Enkel vanuit het kostenooipunt ('doelmatigheid') worden niet de nodige maatregelen getroffen. Omwonenden, waaronder appellant worden daardoor in hun belangen geschaad en vanuit initiatiefnemer wordt er onvoldoende inspanning geleverd de overlast te beperken. Daarnaast is onvoldoende aandacht besteed aan de dijk/houtwal achter de woning van appellant en gelegen langs de Achterdijk. Deze wal/dijk heeft een geluidswerend effect. In hoeverre is het geluidswerende effect van deze afscherming meegenomen in de berekeningen? In ieder geval zal planologisch verzekerd moeten zijn dat deze wal aanwezig dient te blijven tijdens de realisatie van de randweg en ook indien de randweg gerealiseerd en in gebruik is. Dit is voor het woon- en leefklimaat van appellant cruciaal. Bij het geheel of gedeeltelijk verdwijnen van de wal zal dit een forse toename van de geluidsoverlast tot gevolg hebben. De voorziene randweg is niet de enige geplande verandering van het gebied rondom Zevenbergen. Zo is een uitbreiding van de industrie en bedrijventerreinen aanstaande. Van een dergelijke planologische invulling gaat een toename van geluidsoverlast uit. Onduidelijk is of dat is meegenomen in de berekeningen. Eenzelfde geldt voor het gehanteerde verkeersmodel. Concrete voorziene toekomstige ontwikkelingen dienen hierin verwerkt te worden. Dat is echter niet inzichtelijk gemaakt.

De geluidbelasting in de toekomstige plansituatie voor de woning aan de Achterdijk 25 bedraagt 48,20 dB, hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Na toepassing van stil wegdektype daalt de geluidbelasting nog tot 47,48 dB. De afstand van de woning tot de nieuwe weg bedraagt 180 meter.

De berekeningen zijn verricht met het computerprogramma Geomilieu (versie 3.11). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts.

Cumulatie hoeft wettelijk gezien pas inzichtelijk gemaakt te worden als woningen hogere waarden wordt aangevraagd. Railverkeer is om deze reden niet als geluidbron betrokken in de cumulatie.

De dijk/houtwal achter de woningen is ingevoerd in het akoestische model. In de berekening van de geluidbelasting is dus rekening gehouden met de afscherming van deze dijk/houtwal.

De houtwal achter de woning zal blijven liggen en reeds in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen. Zoals ook is aangegeven in de nota van inspraak.

13.4 Waardedaling woning

Via het bestemmingsplan zal de directe woonomgeving doorkruist gaan worden met de randweg. Vanuit de

Het is niet uitgesloten dat door realisatie van de Noordelijke randweg Zevenbergen schade zal worden geleden door bewoners en/of bedrijven. Indien appellant van mening is dat er sprake is van

woning zal er direct zicht bestaan op deze weg en de randweg zal de Achterdijk op ongeveer 150 meter kruisen. De overlast op de woning en perceel neemt toe. Daardoor zal de waarde van de woning van appellant zeer sterk in waarde dalen en appellant is dan ook voornemens een verzoek tot vergoeding van planschade in te dienen mocht het bestemmingsplan rehtens in stand blijven.

planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college in te dienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

13.5

Onderzoek verkeersstromen/ sluijverkeer en trillingen

Appellant vreest dat de toekomstige aanwezigheid van de randweg zal leiden tot veel sluijverkeer via de Achterdijk. Reeds nu wordt de Achterdijk stelselmatig benut door vrachtverkeer (hetgeen niet is toegestaan) als sluijroute, een probleem dat bij uw gemeente bekend is. Met de randweg zal dit probleem alleen maar toenemen en leiden tot ernstige overlast voor appellant en de overige bewoners van de Achterdijk. Dit betreft een relevant ruimtelijk aspect dat in het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan en m.e.r. niet in de afwegingen is betrokken. In de verkeerskundige beschouwing van het bestemmingsplan komt dit aspect in ieder geval niet terug, hetgeen als onzorgvuldig valt aan te merken. Met de toename van het verkeer zullen de trillingen op de woning van appellant toenemen. Dit is een rechtstreeks gevolg van de Noordelijke randweg. Met dit onwenselijke gevolg is echter geen of onvoldoende rekening gehouden. Appellant wenst niet geconfronteerd te worden met trilling schade. Hier is onvoldoende onderzoek naar gedaan, hetgeen als onzorgvuldig valt aan te merken.

Vanuit de verkeersmodeldoorberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de MER-studie en het bestemmingsplan is niet gebleken dat de route via de Achterdijk significant zwaarder wordt belast. Er is sprake van een toename, deels door de autonome ontwikkeling en deels door een wijziging in de verkeersstromen. Deze intensiteiten sluiten echter nog steeds goed aan bij de functie en vormgeving van de weg. Door echter een goede doorstroming op de N285 te creëren is er vanuit het verkeer op de N285 ook geen aanleiding om de route via de Achterdijk te rijden. Daarbij is er ook geen sprake van een aanpassing van de Achterdijk waardoor deze meer verkeer zal aantrekken. Sluijverkeer is met een verkeersmodel niet in te bepalen.

Wat trillingen betreft zal een eventuele toename van het verkeer op de Achterdijk niet leiden tot een verhoging van de maximale trilling sterkte, anders dan deze nu als is.

De weg is verboden voor vrachtverkeer waardoor de zwaarste trillingen (zo veel mogelijk) worden voorkomen.

13.6

Externe veiligheid

In de huidige situatie wordt de Achterdijk ook gebruikt door vrachtverkeer. Alhoewel dit feitelijk niet is toegestaan, wordt hierop niet gehandhaafd en is dit gebruik inmiddels gemeengoed geworden. In het kader van de externe veiligheid dient uitgegaan te worden van deze situatie, waarbij er wel vrachtverkeer op de Achterdijk plaatsvindt. Hiermee is ten onrechte geen rekening gehouden. Het bestemmingsplan is daarmee onzorgvuldig.

Er zit geen vrachtwagenverbod op de Achterdijk. Vruchtverkeer kan dus van deze weg gebruik maken. De Achterdijk is echter een erftoegangsweg buiten de kom, vruchtverkeer dat hier komt zal bestemmingsverkeer zijn. In het verkeersmodel is dit meegenomen. In het model zit überhaupt maar weinig verkeer. Door de randweg daalt de hoeveelheid vruchtverkeer op de Achterdijk.

In het model voor externe veiligheid is uitgegaan van de situatie waarbij er bestemmingsverkeer over de Achterdijk rijdt.

13.7

Luchtkwaliteit

Voor wat betreft de luchtkwaliteit wordt gesteld dat er voldaan wordt aan de normen. Onduidelijk is op welke feiten en omstandigheden deze conclusie gesteld is. Is er bijvoorbeeld rekening gehouden toekomstige verkeersstromen waarbij er op de Achterdijk een forse toename van verkeer zal zijn, dit naast het vruchtverkeer en sluijverkeer? Het plan biedt hierin ten onrechte geen inzicht.

Wij verwijzen hierbij naar het antwoord dat ook is gegeven in de nota van inspraak. In zowel het MER als ook in het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. De gevolgen op gebied van Luchtkwaliteit zijn bij de Noordelijke randweg Zevenbergen op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangevoond is dat na de realisatie van de Noordelijke Randweg voldaan wordt aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is hiermee geen juridische belemmering voor de planvorming.

Voor meer informatie is ook hoofdstuk 10 van het MER te raadplegen.

13.8 Verkeersmodel

In het plan is niet inzichtelijk gemaakt op grond van welke cijfers en gegevens de verkeersstromen en de te verwachten verkeersbewegingen zijn berekend en met welke toekomstige ontwikkelingen rekening is gehouden. Appellant acht het verkeersmodel en de daarop gebaseerde berekeningen onjuist.

In de MER-studie die bij het bestemmingsplan is toegevoegd is in bijlage 3.1 een technische toelichting opgenomen die inzicht geeft in de uitgangspunten van het verkeersmodel

13.9 Natuur

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt tot de conclusie gekomen dat er qua tijdelijke of permanente effecten als gevolg van geluid, visuele prikkels, verlichting en wateronttrekking negatieve gevolgen zijn uitgesloten, dat gelet op de afstand tot beschermde natuurgebieden. Dat deze stelling correct zou zijn is onwaarschijnlijk gelet op de veelheid aan beschermenswaardige natuur in de omgeving. Deze stelling is onvoldoende steekhoudend onderbouwd. Het natuurgebied van de Rode Vaart en het natuurgebied grenzend aan het bedrijventerrein gaat vrijwel geheel verloren. Het compensatieplan voorziet daarbij niet in afdoende compensatie. Daarnaast kan men aan een dergelijk compensatieplan niet toekomen. Er is in de case geen reden van groot openbaar belang. Dat wordt miskend in de besluitvorming. Ofschoon een randweg wellicht als wenselijk bestempeld kan worden, maakt dat nog niet dat er een groot openbaar belang is gediend met de aanleg van de randweg. Dit is in de besluitvorming hieromtrent in ieder geval onvoldoende aangetoond. Ook zijn, zoals in deze zienswijze reeds is uiteengezet, voldoende alternatieven voorhanden die meer voor de hand liggen en waaraan minder bezwaren kleven, in ieder geval voor wat betreft het aspect van de inbreuk op de natuur. De aantasting van de natuur en het ontoereikende compensatieplan is dan ook wel degelijk in strijd met de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant. Ten onrechte ontbreekt een toetsing aan de nieuwe Wet natuurbescherming, zoals deze per 1 januari 2017 in werking is getreden. Dit is onjuist en onzorgvuldig. Het bestemmingsplan ontbeert op dit punt een deugdelijke motivering. De overwegingen welke zien op de Flora- en Faunawet/ Natuurbeschermingswet 1998 zijn dan ook onjuist.

De punten die de appellant aan haalt, zijn uitgewerkt in de rapporten die ter inzage lagen. Er wordt daarom verder verwezen naar deze rapporten.

In het bestemmingsplan zal een toelichting worden opgenomen die ingaat op de veranderingen ten aanzien van de nieuwe wetgeving.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot een aanpassing in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zal een toelichting worden opgenomen die ingaat op de veranderingen ten aanzien van de nieuwe wetgeving.

3.14 Zienswijze 14

	Samenvatting	Reactie
14.1	Ons huis is van 1928 en staat op een gemetselde fundering en niet op palen, onze vrees is dat door het fluctueren van het grondwater ons huis gaat scheuren en/of verzakken. Het bestemmingsplan dient zekerheid te bieden m.b.t. het voorkomen van grondwaterfluctuaties veroorzaakt door de weg en de aanleg van de weg. Dit om schade (zoals verzakkingen) aan ons huis in de komende jaren te voorkomen.	De benodigde bemaling voor de realisatie van de tunnel mag geen schade aan bebouwing in de omgeving veroorzaken. Dit is geborgen via de wettelijke regels omtrent vergunningverlening. In onze analyse van de mogelijke invloed van de tunnel op het grondwater hebben we onderbouwd dat het effect van de tunnel op de grondwaterstanden verwaarloosbaar is. Dit geldt echter niet voor de werkzaamheden wanneer er gebronneerd wordt, het is aan de aannemer om de invloed hiervan op de omgeving te minimaliseren. Het opnemen van een nul-situatie voor en na de bouwwerkzaamheden is een goede optie om dit te controleren. Er kan geen garantie worden gegeven dat er geen schade wordt toegebracht aan het huis. Echter zullen alle mogelijke maatregelen worden ingezet om schade te voorkomen.
14.2	1a) U geeft aan dat de aannemer bij de uitvoering de invloeden zo beperkt mogelijk dient te houden, nu vind ik de bewoording "beperkt" erg ruim te nemen en zou graag een concretere reactie tegemoet zien. En voor en na de werkzaamheden een woningopname vind ik ook erg beperkt, als er na een jaar of 2 toch invloed blijkt te zijn is er niemand meer thuis en zitten wij met de problemen. Staat de gemeente garant voor de aannemer bij een faillissement en dergelijke?	In de uitvoeringsfase wordt met de aannemer vastgelegd hoe de invloeden zo beperkt mogelijk kunnen worden gehouden. De provincie zal de aannemer via een uitvoeringscontract verplichten om een verzekering af te sluiten. Hiermee is het mogelijk veroorzaken van schade, dan wel het failliet gaan van een aannemer gedekt. Er wordt een 0-meting uitgevoerd. Wanneer er sprake is van schade kan de verzekering worden aangesproken.
14.3	De effecten van de grondwaterstand en de trillingen die de rondweg zullen brengen zijn niet meegenomen in de MER, waardoor er geen duidelijk beeld is op de gevolgen in de toekomst. De bodemvervuiling vanaf de putten die in de sloten hangt zal in de toekomst richting ons komen en niet richting haven omdat deze sloten niet op de haven worden aangesloten maar op onze sloten die richting onze weides en huizen stromen.	De bebouwing is op 30 m of meer gelegen van de rondweg. Hiermee zal de rondweg zelf niet voor meer trillingen zorgen dan in de huidige situatie. Zonder concrete informatie over de aanwezigheid van bodemverontreiniging is het lastig hier iets concreets over te zeggen. Wel is het in algemene zin zo dat als er in verontreinigde grond gegraven moet worden, dit niet zonder vergunning mag en in het hiervoor benodigde plan duidelijk gemaakt moet worden welke maatregelen genomen worden om te zorgen dat er geen verspreiding van verontreiniging optreedt.
14.4	Tevens vrees ik voor het bouw- en sluiptverkeer tijdens de aanleg van de noordelijke randweg en wat dit qua trillingen, gevaarlijke situaties, geluid- en overlast veroorzaakt voor onze leefomgeving en onze woning. 2a) Er wordt aangegeven dat het vanzelfsprekend is dat er bouwverkeer over de Achterdijk komt! Ik vind dit helemaal niet zo vanzelfsprekend en er kunnen heel gemakkelijk maatregelen genomen worden zodat dit niet nodig is. Wederom wordt er aangegeven dat er aan de aannemer gevraagd wordt om bouw en sluiptverkeer zoveel als mogelijk te gaan "beperken" wat wederom erg ruim te nemen is wat wordt verstaan onder beperken? 1 vrachtwagen per dag?	De trillingen op de Achterdijk zijn niet nader beschouwd. Echter kan gesteld worden dat de trillingen door een eventuele toename van het verkeer op de Achterdijk niet leiden tot een verhoging van de maximale trilling sterkte, anders dan deze nu als is. De weg is verboden voor vrachtverkeer waardoor de zwaarste trillingen worden voorkomen.

14.5	In het algemeen heb ik de volgende opmerking en aanbeveling: Het gehele bestemmingsplan geeft zeer sterk de indruk, gemaakt te zijn door mensen welke enkel regels en wetten hebben gebruikt om de tekst te maken. Er is absoluut geen sprake van enige vorm van menselijkheid in de tekst te vinden. Men heeft zelfs nog niet eens het lef om (als voorbeeld) iets te schrijven in de trant van: De nieuwe aan te leggen randweg levert veel voordelen op voor 99,9% van de Zevenbergse bevolking. Helaas zijn er een aantal mensen, wonende aan de Achterdijk, welke de dupe worden van deze nieuwe randweg. Dit omdat men vermoedelijk bang is voor de mogelijke juridische gevolgen door zo een tekst. Ik pleit ervoor om een menselijk stukje op te nemen in het bestemmingsplan, waaruit in ieder geval het begrip blijkt vanuit de projectleiding en politiek voor de mensen die de dupe zijn van deze weg en dit bestemmingsplan. 3a) Er zal een gedeelte van de wal achter onze woningen verwijderd worden om de rondweg/tunnelbak doorheen te leggen wat dus zal resulteren op meer geluidsoverlast. Ook zal er aan de voorzijde meer geluidsoverlast zijn doordat er aan de binnenzijde van de rondweg geen begroeiing (lees bomen en struiken) komt, zie video Noordelijke randweg. De rotonde aan de voorzijde van onze woningen, tussen spoor en Achterdijk zal voor veel optrekkend en remmend verkeer zorgen wat voor veel geluidsoverlast en milieuvervuiling (uitlaatgassen) zal zorgen. Deze rotonde zal de eerste 7 jaar niet gebruikt worden maar in tussen tijd wel voor veel overlast zorgen.	Wij nemen deze opmerking en aanbeveling ter kennisgeving aan. Uw standpunt vinden wij begrijpelijk. Geluid 3a: De berekeningen zijn verricht overeenstemming standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts. Met aanwezig begroeiing wordt in de geluidberekeningen geen rekening gehouden. De geluidreductie van begroeiing is verwaarloosbaar klein. Ook zit er aan de begroeiing in de winter vaak geen bladeren waardoor het eventuele effect dan sowieso weg is. De dijk/houtwal achter de woningen is ingevoerd in het akoestische model. In de berekening van de geluidbelasting is dus rekening gehouden met de afscherming van deze dijk/houtwal. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het afremmend en optrekkend verkeer nabij rotondes. De houtwal achter de woning zal blijven liggen en reeds in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen. Zoals ook is aangegeven in de nota van inspraak.
14.6	Het valt me op, dat alle opties en mogelijkheden die er zijn, enkel beslist zijn op basis van de (lagere) kosten. Daarmee zijn opties en mogelijkheden geen optie meer! Ik roep U met klem op om in sommige gevallen niet enkel de weg/optie van de laagste optie te kiezen, maar opties te beoordelen op het doel wat er mee kan worden bereikt. 4a) U geeft aan dat u zich moet houden aan de juridische kaders maar zoals hierboven aangegeven wordt missen wij iedere vorm van menselijkheid en wordt er naar onze mening te weinig gekeken naar de leefbaarheid voor ons als Achterdijkers.	In de MER is een duidelijke afweging gemaakt tussen de verschillende alternatieven. Hierbij zijn ook andere afwegingen meegenomen, zoals bijvoorbeeld verkeer, luchtkwaliteit, geluid en trillingen, natuur en ruimtelijke ordening. De keuze voor de uiteindelijke variant is gebaseerd om de afweging van al deze aspecten en de kosten.
14.7	Ik maak ernstige bezwaren tegen de aanleg van de weg en de daarbij gekozen route. Dit omdat de aanleg van de weg het woongenot en leefklimaat zwaar verstoort. Ook verwacht ik een daling van de waarde van mijn huis. Het is logisch dat U een planschade claim van mij kunt verwachten indien de plannen op deze manier worden uitgevoerd.	In het plan is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Mogelijke hinder voor zover mogelijk is zo veel als kan geminimaliseerd. Dit neemt niet weg dat er nog hinder of negatieve gevolgen door dit plan kunnen optreden. Dit is inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling. Voor planschade en nadeelcompensatie ten aanzien van eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering staat een separaat traject open waar appellant een verzoek hiertoe kan indienen
14.8	Ook vinden we het een groot verlies van de geweldige natuur achter ons huis waar de reeën, hazen en diverse ander natuurschoon verloren zal gaan doordat het geen verdere aansluiting heeft en dus niet anders kan dan de weg oversteken en hoogstwaarschijnlijk daar het einde van hun leven tegemoet lopen. Ter compensatie wil ik voorstellen om het stuk land tussen het spoor en de Achterdijk als natuurgebied in te gaan richten zodat daar eventueel een vluchtplaats kan worden gecreëerd voor deze dieren en natuur.	Zie het antwoord op 'effecten op de biodiversiteit' bij zienswijze 8.5.

14.9

In de video Noordelijke randweg op Moerdijkmeermogelijk.nl is te zien dat er alleen aan de buitenzijde van de rondweg begroeiing komt en aan de binnenzijde niet, wat gaat dit voor het geluid betekenen zolang hier nog geen bebouwing staat de eerste tiental jaren? En doordat de rondweg op veel plaatsen hoger ligt dan de Achterdijk zal ook op die plaatsen het geluid verder reiken en harder klinken naar mijn mening.

De berekeningen zijn verricht overeenstemming standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Met aanwezig begroeiing wordt in deze geluidberekeningen geen rekening gehouden. De geluidreductie van begroeiing is verwaarloosbaar klein. Ook zit er aan de begroeiing in de winter vaak geen bladeren waardoor het eventuele effect dan sowieso weg is. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het afremmend en optrekkend verkeer nabij rotondes.

Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden.

14.10

Ook zullen we door de verhogingen in de randweg veel last gaan ondervinden van de verlichting van het verkeer wat in het donker steeds binnen schijnt in onze woningen.

Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden.

Met de bewoners vinden in september 2017 gesprekken plaats. In deze gesprekken wordt een terugkoppeling gegeven inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

14.11 Hoofdstuk 4.9 Geluid, pagina 60: Is er in al die berekeningen rekening gehouden met de "dijk" die achter een groot aantal huizen aan de Achterdijk ligt? Indien daar rekening mee is gehouden, dan dient dit in het bestemmingsplan te worden opgenomen, zodat die dijk nooit meer kan/mag worden verwijderd.

De dijk/houtwal achter de woningen is ingevoerd in het akoestische model. In de berekening van de geluidbelasting is dus rekening gehouden met de afscherming van deze dijk/houtwal. Zie ook de reactie bij zienswijze 13.

14.12

Hoofdstuk 4.9 Geluid, pagina 60, de tabel: er is (volgens art 110g Wet geluidhinder) een aftrek toegepast tussen de kolom cumulatieve geluidsbelasting en de kolom Hogere Waarde. Naar mijn bescheiden mening mag de aftrek nooit meer zijn, dan 5 dB, terwijl er nu ongeveer 10 dB aftrek toegepast is. Graag laten controleren en de juiste waardes vermelden!

Het klopt inderdaad dat de aftrek conform art. 110g Wet geluidhinder niet meer mag bedragen dan 5 dB. De Hogere Waarde is de geluidbelasting afkomstig van enkel de nieuwe randweg met de aftrek conform art. 110g Wet geluidhinder. De cumulatieve geluidbelasting betreft de geluidbelasting van alle geluidbronnen (wegverkeer) in de omgeving, hierop is geen aftrek toegepast. Het verschil tussen de Hogere Waarde is dus niet alleen de aftrek.

14.13

De begroeide wal achter onze woningen dient als windbreker, geluidswal, eenheid met de flora en fauna achter deze wal en zorgt voor de juiste waterstand. Bij veranderingen aan deze wal verandert de flora en fauna in onze omgeving maar ook hebben we meer geluidshinder en zal het grondwater meer fluctueren, dit is wel degelijk een inbreuk op onze leefomgeving waar zeker ook rekening mee gehouden dient te worden.

De dijk/houtwal achter de woningen is ingevoerd in het akoestische model. In de berekening van de geluidbelasting is dus rekening gehouden met de afscherming van deze dijk/houtwal.

De houtwal achter de woning zal blijven liggen en is reeds in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen. Zoals ook is aangegeven in de nota van inspraak.

Op deze manier wordt ook de invloed op flora en fauna en grondwaterfluctuaties gewaarborgd.

14.14 De vereniging BBA heeft eveneens een zienswijze ingediende. Als lid van deze vereniging ondersteun ik

Voor de reactie wordt verwezen naar zienswijze 07.

ten volle de ingediende punten en verzoek ik U die punten ook als mijn punten te beschouwen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

In het plan is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Mogelijke hinder voor zover mogelijk is zo veel als kan geminimaliseerd. Door de provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden.

Met de bewoners vindt in september 2017 een afspraak plaats. In het gesprek wordt een terugkoppeling gegeven inzake de verzoeken die door hen zijn gedaan ten aanzien van de inpassing van de randweg.

4 AMBTSHALVE AANPASSINGEN

4.1 Verbeelding

Op de verbeelding worden de volgende aanpassingen doorgevoerd:

1. De plangrens ter hoogte van de Achterdijk zal worden aangepast. Vanuit de as van de randweg moet aan beide zijden een afstand van 19,50 meter tot de plangrens worden aangehouden.

5 OVERZICHT AANPASSINGEN

5.1 Regels

In de regels worden de volgende aanpassingen doorgevoerd:

1. Artikel 4.1.b van de regels zal worden aangevuld met 'landschappelijke inpassing'.
2. De termijn van 5 jaar in artikel 4.3 van de regels zal worden teruggebracht naar 1 jaar.
3. Artikel 6.1 van de regels zal worden aangevuld met 'gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van ecologische waarden'.

5.2 Toelichting

In de toelichting worden op basis van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen de volgende aanpassingen doorgevoerd:

1. In het bestemmingsplan is onder de paragraaf water opgenomen dat wanden van de tunnel mogelijk worden uitgevoerd met tunnelbekleding. Meer duidelijkheid hierover zal pas blijken na het gesprek met de bewoners van de Achterdijk in september 2017.
2. De provincie Noord-Brabant is inmiddels ingestemd met het realiseren van een groene afscheiding/buffer (in de vorm van een haag of struiken) van de "binnenring". Uitwerking hiervan zal nog plaatsvinden. Dit is in het bestemmingsplan opgenomen onder paragraaf 4.3. Meer duidelijkheid hierover zal pas blijken na het gesprek met de bewoners van de Achterdijk in september 2017.
3. In verband met de veiligheid van voetgangers/fietsers, zullen de breedte van de brug en de te nemen fysieke maatregelen (leuning/hek) nader worden bekeken. In het overleg in september 2017 zal hier meer duidelijkheid over worden gegeven. Het aanpassen van de breedte en de fysieke maatregelen is in paragraaf 2.7 van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.
4. In het bestemmingsplan zal een toelichting worden opgenomen over het toepassen van de nieuwe wet natuurbescherming die op 1 januari 2017 in werking is getreden. Dit is opgenomen in paragraaf 4.6 van het bestemmingsplan
5. Om overlast van verlichting van voertuigen over de verhoogde stukken randweg bij de bewoners aan de Achterdijk te voorkomen moeten mogelijk extra maatregelen worden genomen. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan en opgenomen bij paragraaf 4.3 van de toelichting.

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 33
6800 LE Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Projectnummer: B02046.000001
Onze referentie: 079449173 B.1