



Nota van Inspraak

Provinciaal inpassingsplan N629

**Inspraak op Notitie Uitwerking
Voorkeursalternatief N629**

projectnummer 0411984.02
definitief revisie 3.0
10 oktober 2017

Nota van Inspraak

Provinciaal inpassingsplan N629

projectnummer 0411984.02

definitief revisie 3.0
10 oktober 2017

Auteurs

D.F. Hollemans
G.E. La Rose
M.G.M. Van Schadewijk

Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

datum vrijgave

10-10-2017

beschrijving revisie 3.0
definitief

goedkeuring

G.E. La Rose

vrijgave

J.M.G. Vergouwen

Inhoudsopgave

Blz.

1	Aanleiding	1
2	Procedure	2
2.1	Procedure notitie 'Uitwerking voorkeursalternatief N629'	2
2.2	Verdere procedure	2
3	Inspraakreacties	3
3.1	Overzicht ingediende reacties	3
3.2	Samenvatting en beantwoording reacties	5
3.3	Wijzigingen als gevolg van de inspraakreacties	49

1 Aanleiding

Inleiding

Dit document is de Reactienota op de ingebrachte inspraakreacties en vooroverlegreacties op de notitie 'Uitwerking Voorkeursalternatief N629'. Deze notitie heeft van vrijdag 12 mei tot en met donderdag 22 juni 2017 ter inzage gelegen.

In deze Reactienota geven Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant een reactie op de binnengekomen inspraakreacties en vooroverlegreacties en tot welke wijzigingen van het plan voor de aanleg van een nieuw tracé voor de N629 de inspraakreacties en vooroverlegreacties geleid hebben. Een overzicht van de wijzigingen van het plan als gevolg van de inspraakreacties is opgenomen in de conclusie in hoofdstuk 4.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de inspraakprocedure en het vervolg van de procedure voor de N629. In hoofdstuk 3 van deze nota worden de inspraakreacties individueel behandeld en wordt aangegeven tot welke wijzigingen de inspraakreacties geleid hebben.

2 Procedure

2.1 Procedure notitie 'Uitwerking voorkeursalternatief N629'

Vanaf vrijdag 12 mei tot en met donderdag 22 juni 2017 lag de 'Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629' ter inzage. Deze notitie licht het nieuwe tracé van de provinciale weg N629 tussen Oosterhout en Dongen toe. Het gaat daarbij om de verdere uitwerking van het tracé 'Bundeling Noord' waarvoor de provincie en gemeenten in juni 2016 hun voorkeur hebben uitgesproken. Op dinsdag 30 mei heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden waarin de uitgewerkte plannen zijn toegelicht. Belanghebbenden en geïnteresseerden konden tot en met 22 juni op de plannen reageren.

In totaal zijn in de inspraakperiode 62 inspraakreacties binnengekomen. In het volgende hoofdstuk worden de reacties beantwoord.

2.2 Verdere procedure

De reacties op de 'Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629' leiden tot enkele aanpassingen die doorgevoerd worden in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan dat de aanleg van de nieuwe N629 mogelijk maakt. Het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan wordt in het eerste kwartaal van 2018 ter inzage gelegd. Met de terinzagelegging van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan start de wettelijke procedure tot vaststelling van het inpassingsplan. De zienswijzen die ingediend worden op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan zullen bij de besluitvorming van Provinciale Staten over de vaststelling van het inpassingsplan betrokken worden. Na vaststelling van het provinciaal inpassingsplan door Provinciale Staten is er gelegenheid tot het aantekenen van beroep bij de Raad van State.

3 Inspraakreacties

3.1 Overzicht ingediende reacties

Onderstaande reacties zijn ontvangen. Uit privacyoverwegingen zijn de naam en het huisnummer van de inspreker niet weergegeven.

Nr.	Adres	Postcode en woonplaats
1	Doelstraat	5101 PA, Dongen
2	Mgr. Schaepmanlaan	5103 BB, Dongen
3	Hoogstraat	4909 AV, Oosteind
4	Teldershof	4908 CL, Oosterhout
5	Dahliastraat	5102 ZC, Dongen
6	Hoge Dijk	4909 BN, Oosteind
7	Barentszstraat	5102 BW, Dongen
8	Ter Horst	4909 AS, Oosteind
9	Looiersplein	5104 GN, Dongen
10	Postbus 5520	4801 DZ, Breda
11	Doelstraat	5101 PA, Dongen
12	Provincialeweg	4909 AK, Oosteind
13	Jan Tooropstraat	4907 PB, Oosterhout
14	Schoolstraat	5104 JN, Dongen
15	Hoge Ham	5104 JD, Dongen
16	Provincialeweg	4909 AL, Oosteind
17	Amstelstraat	5101 XH, Dongen
18	Wilhelminaplein	5104 HB, Dongen
19	Vaartweg	5106 NG, Dongen
20	Heistraat	4909 BD, Oosteind
21	Marisstraat	5102 ED, Dongen
22	Hogedijk	4909 BM, Oosteind
23	Hoge Ham	5104 JD, Dongen
24	Heikantsestraat	4909 BR, Oosteind
25	Noorderlaan	5102 BD, Dongen
26	St. Josephstraat	5104 ED, Dongen
27	Van Delfthof	5038 BX, Tilburg
28	Mozartlaan	5011 SX, Tilburg
29	Gaarde	5103 EB, Dongen

30	Kerkstraat	5101 BC, Dongen
31	Hoogstraat	4909 AT, Oosteind
32	Hoogstraat	4909 AV, Oosteind
33	Ter Horst	4909 AS, Oosteind
34	Minister Aalberselaan	5103 BA, Dongen
35	Minister Aalberselaan	5103 BA, Dongen
36	Minister Aalberselaan	5103 BA, Dongen
37	Grotiusplantsoen	5121 TR, Rijen
38	Dorpspad	5102 XT, Dongen
39	Rijnstraat	5101 VM, Dongen
40	Plutostraat	5101 TX, Dongen
41	Kerkstraat	5101 BC, Dongen
42	Groenstraat	5101 PB, Dongen
43	Dorpspad	5102 XT, Dongen
44	Groenstraat	5101 PB, Dongen
45	Kardinaal van Rossumstraat	5104 HK, Dongen
46	Kardinaal van Rossumstraat	5104 HK, Dongen
47	Hertenveld	5103 HH, Dongen
48	Pruimengarde	5103 LA, Dongen
49	Doelstraat	5101 PA, Dongen
50	Ekelstraat	4909 AS, Oosteind
51	Kalmanstraat	5102 BM, Dongen
52	Heikantsestraat	4909 BR, Oosteind
53	Heistraat	4909 BE, Oosteind
54	Heikantsestraat	4909 BP, Oosteind
55	Wagnerstraat	5102 BG, Dongen
56	Minister Aalberselaan	5103 BA, Dongen
57	Beneluxlaan	5101 ZD, Dongen
58	Heikant	4909 AP, Oosteind
59	Doelstraat	5101 PA, Dongen
60	Mozartlaan	5011 SX, Tilburg
61	Per-email ingediend. Alleen e-mailadres beschikbaar.	n.v.t.
62	Per-email ingediend. Alleen e-mailadres beschikbaar.	n.v.t.

3.2 Samenvatting en beantwoording reacties

In de navolgende tabel wordt een samenvatting van de 62 ingekomen reacties weergegeven, evenals de reactie van de provincie daarbij.

Nr.	Samenvatting reactie	Reactie provincie
1	Inspreker geeft aan dat als de brug iets schuiner over het kanaal gelegd zou worden het een nog grotere verbetering zou zijn en de bochten minder scherp worden.	De ligging van de brug over het kanaal is een onderdeel van het voorkeursalternatief N629 zoals opgenomen in het concept-MER, dat de basis vormt voor het opstellen van het ontwerp van het Provinciaal Inpassingsplan N629 (PIP). De varianten voor de ligging van de brug zijn uitvoerig onderzocht, rekening houdend met diverse aspecten zoals geluidbelasting op natuur, verkeersveiligheid, effect op verkeer te water, natuur, grondeigendom en landschappelijke inpassing. Uit een multicriteria-analyse kwam de nu gekozen ligging als beste naar voren. De brug zal niet verder verschuiven. De rapportage waarin de varianten voor de ligging van de brug zijn onderzocht, zijn als bijlage bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 gevoegd.
2	Inspreker geeft complimenten over de nu voorliggende Notitie Uitwerking VKA N629.	Bedankt voor het compliment.
3	A. Inspreker doet voorstel voor inrichting Hoogstraat als fietsstraat en een paaltje bij fietstunnel	De inrichting van het doodlopende deel van de Hoogstraat alsmede te treffen maatregelen om gemotoriseerd verkeer via de fietstunnel te voorkomen, zullen nog worden uitgewerkt. Hierbij zal ook de omgeving worden betrokken.
	B. Inspreker verwacht overlast van geluid en fijnstof. Inspreker verzoekt om een aarden wal met bomen met dicht bladerdek aan te planten om zo zichtvervuiling, fijnstofvervuiling en geluidoverlast sterk terug te dringen.	Uit het concept-MER dat bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 is gevoegd, blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden. Ten hoogte van de Hoogstraat wordt op de N629 stil(ler) asfalt toegepast als wegdek om de geluidproductie van het verkeer te verlagen. Gezien de afstand tot de woningen in de omgeving heeft dit meer effect dan het plaatsen van schermen/wallen. Er is een plan opgesteld voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe N629. Dat plan wordt als bijlage bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gevoegd. Bij de aanleg van de weg zal hier nader invulling aan worden gegeven.

	C. Inspreker vraagt aandacht voor de afwerking van de bovenzijde van de fietstunnel (uitzicht bewoners). Inspreker pleit voor een groen scherm van klimop.	De afwerking van de bovenzijde van de fietstunnel wordt in de uitvoeringsfase nader gedetailleerd. De uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 worden in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gevisualiseerd.
	D. Inspreker verzoekt om geen dilatatievoeg toe te passen boven de fietstunnel in verband met geluidhinder.	In het kader van het opstellen van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan wordt niet onderzocht of het toepassen van een dilatatievoeg kan worden voorkomen. Dit zal als wens meegegeven worden aan de aannemer die de weg aanlegt.
	E. Inspreker verzoekt om de 2x2-baans asfaltweg zoveel mogelijk uit het zicht te halen door middel van een begroeide aarden wal (groenblijvende bomen en struiken).	De landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 wordt toegelicht in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan (zie paragraaf 3.3.3).
4	Inspreker vraagt om er alles aan te doen om het mooie stukje natuur te sparen. Als er iets moet gebeuren dan de brug zoveel mogelijk westwaarts leggen en het tracé zo lang mogelijk aan de zuidzijde van het kanaal laten doorlopen.	Binnen het voorkeursalternatief is de brug in het wegontwerp dat opgenomen is in de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 al zoveel mogelijk (75 meter) naar het westen verschoven, ten opzichte van de variant die voorlag bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Uit een multicriteria-analyse kwam de nu gekozen ligging als beste naar voren. De brug zal niet verder verschuiven. De rapportage waarin de varianten voor de ligging van de brug zijn onderzocht, is als bijlage bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 gevoegd.
5	Inspreker pleit voor ander alternatief (Parallel Noord) in combinatie met het weren (beboeten) van doorgaand vrachtverkeer, bredere geluidschermen langs Westerlaan en maatregelen ter hoogte van de AVRI (weg in zuidelijke richting verleggen en verkeer via rotondes afhandelen naar de AVRI en de Groenstraat).	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. Hierbij is ook het alternatief Parallel Noord meegenomen. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
6	Inspreker geeft aan dat een unieke kans verloren gaat als voor de compensatie van het Natuurnetwerk Brabant geen gebruik wordt gemaakt van de saldobenadering en natuur ter plekke niet wordt gecompenseerd.	De aanleg van de N629 betreft een infrastructuur project, waarvoor de provincie in principe de herbegrenzing op basis van het Nee-tenzijprincipe toepast. Bij de saldobenadering gaat het om het creëren van een meerwaarde waarbij ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang worden gezien om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies,

		waaronder de natuur, te bereiken (artikel 5.4 Verordening ruimte Noord-Brabant). In onderhavig project is vooral sprake van het ontwerp en de aanleg van een nieuwe weg. De gronden in de gemeenten Dongen en Oosterhout, die in aanmerking komen voor natuurcompensatie, worden wel optimaal ingezet. Hiervoor wordt een compensatieplan opgesteld, dat tevens als bijlage wordt gevoegd bij het ontwerp-PIP N629. Naast de compensatie op basis van het Nee-tenzijprincipe wordt geïnvesteerd in het gebied rondom de N629 via de lijn van “kwaliteitsverbetering van het landschap” op grond van de Verordening ruimte van de provincie. Hiervoor is het N629 kwaliteitsverbeteringsplan opgesteld, dat als bijlage wordt opgenomen in het ontwerp-provinciaal inpassingsplan (PIP).
7	A. Inspreker geeft aan dat de problemen op de N629 op te lossen zijn door langs de bestaande route de volgende maatregelen te nemen: - aanpassen parkeersituatie bij AVRI; - maximumsnelheid terugbrengen van 80 naar 60 kilometer per uur; - geluidswal op de Westerlaan doortrekken; - doorgaand vrachtverkeer weren.	In het concept-MER wordt gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is onderzocht. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	B. De luchtkwaliteit gaat met de nieuwe weg niet verbeteren.	Uit het concept-MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden. Uit het concept-MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar. In het concept-MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.
	C. Inspreker geeft aan dat natuur(-historie) verloren gaat, terwijl dit voor bewoners belangrijk is voor ontspanning en natuurbeleving. Natuurhistorie is niet	De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur,

	te compenseren en gaat door de aanleg van de nieuwe weg verloren.	recreatie als cultuurhistorie. Eén van de maatregelen is het maken van nieuwe recreatieve verbindingen. De cultuurhistorisch karakteristieke zandpaden in het gebied worden daarbij zoveel mogelijk teruggebracht of in stand gehouden.
8.	A. Inspreker geeft aan dat het kruispunt Ter Horst- Provincialeweg voorzien zou moeten worden van een verkeersregelinstallatie.	Het kruispunt Ter Horst – Provincialeweg wordt voorzien van een verkeersregelinstallatie.
	B. Inspreker vindt een busstation op Ter Horst niet wenselijk vanwege het oversteken van de dubbele N629.	Een busstation op Ter Horst maakt geen onderdeel uit van de plannen voor de nieuwe N629. Wel komen er bushaltes nabij de kruising N629-Ter Horst-Provincialeweg. Op de kruising van Ter Horst met de Provincialeweg wordt tevens voorzien in een verkeersregelinstallatie. Deze installatie maakt een veilige oversteek van de N629 mogelijk.
	C. Inspreker verzoekt om de parallelweg Ter Horst-Hoogstraat landschappelijk in te passen door aanbrengen van jaarrond groene beplanting.	De landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 wordt toegelicht in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Er is een plan opgesteld voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 (inclusief parallelwegen). Bij de aanleg van de weg zal hier nader invulling aan worden gegeven.
	D. Inspreker verzoekt maatregelen te treffen (peilgestuurde sluizen) om het grondwaterpeil op peil te houden en verdroging te voorkomen.	Het uitgangspunt bij de realisatie van het project is, dat de afwatering en grondwaterpeil niet verandert ten opzichte van de huidige situatie. In de realisatiefase van het project worden in een waterhuishoudkundig plan concrete maatregelen opgenomen om dit te realiseren.
9.	Inspreker is voorstander van het verbeteren/aanpassen van de huidige situatie in verband met de milieuschade en ecologische aanslag die veroorzaakt worden door de nieuwe N629. Ook zullen de kosten aanzienlijk minder zijn.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
10.	A. Inspreker verzoekt om ter onderbouwing van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan een	In het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan wordt een watertoets in de bijlagen opgenomen. Bij het opstellen van de watertoets heeft afstemming plaatsgevonden met het

	waterhuishoudkundig plan conform de hydrologische uitgangspunten van het waterschap op te stellen.	waterschap. Vanwege de flexibiliteit bij de uitvoering van het plan, zal door de uitvoerende partij het ontwerp voor de N629 definitief worden gemaakt. Daarbij wordt ook het waterhuishoudkundig plan opgesteld.
	B. Inspreker verzoekt de provincie om na te gaan of er mogelijkheden zijn om de gronden onder voorbehoud te bestemmen als "Natuur". Het zou inspreker betreuren als de natuurcompensatie niet lokaal kan worden ingevuld.	De gronden in het plangebied langs het Wilhelminakanaal, die worden gebruikt als Ecologische Verbindingszone, krijgen de bestemming Natuur. Daarnaast worden ook gronden in de gemeenten Dongen (EVZ De Wildert) en Oosterhout (gronden in de Oranjepolder en ten zuiden van Everdenberg-Oost) gebruikt als compensatie. De gronden van gemeente Oosterhout zijn al bestemd als natuur/EVZ, de gronden van de gemeente Dongen worden in het ontwerp-PIP meegenomen.
11, 17, 18, 21, 24, 27, 28, 29, 30, 35, 48, 51, 55,	A. De Duiventoren en 't Blik zijn erg belangrijk voor ontspanning en natuurbeleving. Gebied raakt nu versnipperd. Is er geen andere oplossing?	De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629. Bij deze afweging gold tevens het nee-tenzijprincipe. Voor de verstoring van de EHS/NNN is een compensatieplan opgesteld.
57, 61, 62.	B. Volgens inspreker is het fietspad langs het kanaal een prachtig fietspad en het zou heel jammer zijn als daar een drukke autoweg naast komt te liggen.	Tussen de nieuwe N629 en het fietspad komt een groene bufferzone (ecologische verbindingszone) te liggen.
	C. Inspreker vraagt zich af of de leefbaarheid langs de Westerlaan in Dongen niet met simpelere maatregelen te verbeteren is (bijvoorbeeld door geluidscherm op de Westerlaan door te trekken). Wordt de situatie niet alleen maar slechter in Dongen door het extra verkeer?	De aanleg van de nieuwe N629 is niet alleen het gevolg van de problemen langs de Westerlaan, maar dient een breder doel, zoals uitgelegd in het concept-MER dat als bijlage bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 gevoegd is. Alleen het doortrekken van het geluidscherm draagt onvoldoende bij aan het bereiken van deze doelen.

		Bij de beschouwing van de alternatieven in het concept-MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. De gebruikte verkeerscijfers zijn afkomstig uit het verkeersmodel 'Hart van Brabant' (OT6.1.4).
	D. De rijtijden veranderen nauwelijks. Moet hiervoor toch zoveel opgeofferd worden?	Op de bestaande N629 is sprake van problemen met betrekking tot doorstroming, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. De aanleg van de nieuwe N629 is niet enkel gericht op een snellere rijtijd, maar heeft meerdere doelstellingen.
	E. Inspreker vraagt zich af of de verkeersproblemen bij tuincentrum AVRI aan de Heistraat niet zijn op te lossen door de parkeervoorziening aan te passen.	De situatie ter hoogte van de AVRI is slechts een deel van de problematiek van de N629/Heistraat. Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de bestaande Heistraat. Die weg is na realisatie van de nieuwe N629 geen regionale ontsluitingsweg meer, maar een lokale ontsluitingsweg. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. Hierbij zal ook worden gekeken naar de situatie ter hoogte van AVRI. De AVRI en omwonenden zullen hierbij actief worden betrokken.
	F. De nieuwe weg doorsnijdt het Natuurnetwerk Nederland. Dat betekent volgens inspreker dat er procedures tot aan de Raad van State zullen volgen en daardoor zal de aanpak van de Heistraat weer op de lange baan worden geschoven.	Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.
	G. Inspreker vindt de kosten van de nieuwe weg met een nieuwe brug (30 miljoen) heel hoog.	De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief.
12	Inspreker geeft aan dat de verkeersdruk op de Provincialeweg toe zal nemen als gevolg van de stoplichten (wachttijden) op het eind van de Provincialeweg bij de aansluiting op de N629, met overlast voor aanwonenden tot gevolg.	De situatie aan de Provincialeweg zal inderdaad veranderen. Bij de inrichting van het nieuwe kruispunt met de N629 en de bijbehorende verkeersregelininstallatie wordt de overlast van verkeer richting omwonenden zoveel mogelijk beperkt. Uit verkeersonderzoek dat uitgevoerd is ten behoeve van het bestemmingsplan voor de N629 fase 1 (de reconstructie van de aansluiting van de N629 op de snelweg A27 inclusief een gedeeltelijke reconstructie van het kruispunt van de N629 met de Provincialeweg en Ter Horst) blijkt dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft om het verkeer goed af te te

		wikkelen. Derhalve is er geen reden om te veronderstellen dat er lange wachtrijen zullen ontstaan op de Provincialeweg en/of Ter Horst.
13	A. Inspreker stelt voor om de fietsoversteek ten zuiden van kruising Steenstraat-Duiventorenbaan te verplaatsen naar de Moerkensdreef om zo te komen tot een veilige situatie dan wel fietsverbinding.	De gemeente Dongen is niet voornemens om de fietsoversteek te verplaatsen. In de nieuwe situatie is er sprake van een nieuw kruispunt. Hierbij worden de fietsers conflictvrij meegenomen in de nieuwe verkeersregeling. Hierdoor is de verkeersveiligheid geborgd. Daarnaast is oversteken voor fietsers bij een kruispunt beter dan oversteken midden op een wegvak, waar de snelheid vaker hoger is. Hierbij zijn extra verkeerskundige maatregelen nodig die niet passen en nodig zijn in de functie van de Duiventorenbaan. Fietsers vanuit de Duiventoren richting Rijen hoeven niet over te steken. Voor fietsers richting Dongen is het veiliger om ter hoogte van het kruispunt bij de Steenstraat over te steken.
	B. Inspreker doet een voorstel voor aanpassen van de aansluiting Doelstraat-Westerlaan-Rijnstraat. Het voorstel houdt in dat de Westerlaan afgewaardeerd wordt tot een weg zonder voorrang, dat er een doorsteek met verkeersplateau gemaakt wordt die de Rijnstraat verbindt met de Westerlaan en de Doelstraat (die volgens inspreker nu als wijkontsluitingsweg gebruikt wordt) ter hoogte van de Kanaaldijk Noord/Rijensestraatweg afgesloten wordt voor doorgaand verkeer.	Het is goed om de omvang het verkeer op de Doelstraat beter in beeld te krijgen alvorens hierover een besluit te nemen. Hoe groot de geschetste problematiek is, gaat de gemeente Dongen onderzoeken. Daarbij zal ook de bereikbaarheid van de bewoners en bedrijven van de Doelstraat meegewogen moeten worden om een dergelijk ingrijpende maatregel te kunnen rechtvaardigen. De verwachting is dat het verkeer, in de nieuwe situatie, op de Heistraat beter doorstroomt zodat er minder aanleiding zal zijn om ter hoogte van de Groenstraat eraf te gaan.
	C. Inspreker stelt voor om de rotonde op de kruising Westerlaan-Middellaan af te waarderen naar gewone rotonde vanwege een afname van de verkeersdrukke.	De verkeersintensiteiten die de rotonde in zowel de huidige als toekomstige situatie te verwerken krijgt, blijven te groot om de rotonde af te waarderen van een turborotonde tot een 'normale' rotonde.
	D. Inspreker stelt verder dat ten behoeve van de verkeersveiligheid fietsers voorrang zouden moeten krijgen op de rotonde.	Vanwege de ligging van de rotonde is niet af te lezen dat de rotonde binnen de bebouwde kom is gelegen. Omwille van de verkeersveiligheid is de keuze gemaakt om de fietsers op rotonde geen voorrang te geven.
	E. Inspreker geeft aan dat de Heikantsestraat straks niet meer bereikbaar is met de fiets vanaf/achter de N629 en verzoekt dit weer mogelijk te maken.	Er is geen fietsoversteek voorzien op het kruispunt van de N629 en de ontsluitingsweg Everdenberg-Oost vanwege het grote aantal rijstroken dat fietsverkeer zou moeten kruisen (met bijbehorende verkeersveiligheidsrisico) en vanwege de (negatieve) gevolgen die dat zou

		hebben voor de afwikkeling van het autoverkeer op dit kruispunt. De Heikantsestraat blijft voor fietsverkeer bereikbaar via de Hoogstraat.
	F. Inspreker geeft aan dat de fietsroute langs het kanaal wordt aangetast door de aanleg van de N629. Natuurlijke afscherming van het fietspad is gewenst.	Tussen de nieuwe N629 en het fietspad komt een groene bufferzone (ecologische verbindingszone) te liggen.
14	A. Inspreker wijst op het belang van het bosgebied de Duiventoren voor (inwoners van) Dongen.	Bij de aanleg van de N629 wordt geïnvesteerd in een kwaliteitsverbetering van het omliggende landschap, met name in en rondom 't Blik. Beide gebieden blijven toegankelijk voor de inwoners van Dongen zodat zij daar kunnen recreëren.
	B. Inspreker vraagt zich af waarom andere alternatieven niet zijn overwogen voor de aanleg van de nieuwe N629.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	C. Inspreker geeft aan dat er onvoldoende aandacht is besteed aan de effecten op dieren, die moeten straks twee wegen/barrières kruisen.	Voor de diersoorten, die voorkomen in het plangebied zijn waar nodig mitigerende maatregelen omschreven, die door de aannemer bij de uitvoering van het plan uitgevoerd dienen te worden. De maatregelen zijn terug te lezen in paragraaf 5.9 van het ontwerp-PIP.
	D. Inspreker vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe weg en dan in het bijzonder voor meer vrachtverkeer vanuit Tilburg.	Bij de beschouwing van de alternatieven in het concept-MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. De gebruikte verkeerscijfers zijn afkomstig uit het verkeersmodel 'Hart van Brabant' (OT6.1.4).
	E. Inspreker pleit voor het duurzaam en veilig maken van de bestaande weg en ontmoediging van vrachtverkeer.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.

	F. Inspreker vraagt zich af waarom het MER uit 2011 wordt genegeerd.	Het MER uit 2011 wordt niet genegeerd, maar is inmiddels zes jaar oud. In de periode tussen het opstellen van dat MER en het opstellen van het huidige concept-MER hebben allerlei technologische, maatschappelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen plaatsgevonden. Die ontwikkelingen hebben zorgden ervoor dat het MER uit 2011 niet meer actueel was. Daarom was het opstellen van een nieuw MER noodzakelijk.
	G. Inspreker vraagt zich af waar het alternatief Bundeling Noord ineens vandaan komt.	Het alternatief Bundeling Noord was reeds opgenomen in de notitie reikwijdte en detailniveau (2015) die ten grondslag lag aan het concept-MER.
	H. Inspreker vraagt om het nut van het verplaatsen van de brug over het Wilhelminakanaal.	De brug over het Wilhelminakanaal is verschoven om de overlast voor bewoners van de Doelstraat te beperken. De varianten voor de ligging van de brug zijn uitvoering onderzocht, rekening houdend met diverse aspecten zoals geluidbelasting op natuur, verkeersveiligheid, effect op verkeer te water, natuur, grondeigendom en landschappelijke inpassing. Uit een multicriteria-analyse kwam de nu gekozen ligging als beste naar voren. De rapportage waarin de varianten voor de ligging van de brug zijn onderzocht, is als bijlage bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gevoegd.
	I. Inspreker reageert op het bestuur van de gemeente Dongen.	In het kader van deze nota gaan wij uitsluitend in op inhoudelijke punten.
15	A. Inspreker stelt VKA ter discussie vanwege negatieve impact op 't Blik en de Duiventoren.	Voor zover 't Blik en de Duiventoren aangetast worden door de aanleg van de nieuwe N629, wordt deze aantasting gecompenseerd. Beide gebieden blijven toegankelijk voor de inwoners van Dongen zodat zij daar kunnen recreëren. Een onderdeel van de realisatie van de nieuwe N629 is het doen van een investering in de kwaliteit van het landschap. Een onderdeel van die kwaliteitsverbetering is het vergroten van de toegankelijkheid van 't Blik, het bevorderen van ontsnippering van het gebied en het herstellen alsmede verbeteren van recreatieve fiets- en wandelverbindingen door 't Blik. Een ander onderdeel van die kwaliteitsverbetering is het investeren in de ecologische waarde van 't Blik door faunapassages aan te leggen en nieuwe natuur te realiseren. Eventuele negatieve effecten van de nieuwe N629 op De Duiventoren zullen gecompenseerd worden.

B. Inspreker vraagt zich af in hoeverre andere alternatieven überhaupt nog worden overwogen.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER), dat als bijlage bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 gevoegd is, heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. Het bestuur van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Dongen en de gemeente Oosterhout hebben in het voorjaar van 2016 hun gezamenlijke voorkeur uitgesproken voor het alternatief Bundeling Noord. Er worden nu geen andere alternatieven meer onderzocht. Wel wordt het alternatief Bundeling Noord geoptimaliseerd.
C. Inspreker wijst op het nee-tenzijprincipe dat van toepassing is bij aantasting van de EHS/NNN.	Het Nee-tenzijprincipe is toegepast bij het project N629. Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.
D. Inspreker pleit voor een alternatief dat uitgaat van huidige weg met maatregelen tegen geluid (stil asfalt, verlengen geluidswal) ter hoogte van de woonwijk West 1 in Dongen.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629. De aanleg van de nieuwe N629 is niet alleen het gevolg van de problemen langs de Westerlaan, maar dient een breder doel, zoals uitgelegd in het concept-MER. Alleen het doortrekken van het geluidscherm draagt onvoldoende bij aan het bereiken van deze doelen.
E. Inspreker stelt de uitvoerbaarheid ter discussie vanwege het ontbreken van uitvoeringsovereenkomsten met gemeenten en stelt in het verlengde hiervan de vraag of er al afspraken zijn gemaakt over het aanpakken (duurzaam veilig inrichten) van de bestaande Heistraat.	Tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeenten zullen uitvoeringsovereenkomsten worden gesloten. Daarin worden ook afspraken over de bestaande Heistraat gemaakt. Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de bestaande Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 km/h.

		Een wijziging van de functie, gebruik en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. De gemeenten Oosterhout en Dongen staan hiervoor aan de lat en hebben hierover begin 2017 “keuken-tafelgesprekken” gevoerd met de omwonenden. Op basis daarvan zullen maatregelen verder worden uitgewerkt.
	F. Inspreker vraagt zich af wanneer de uitvoeringsovereenkomsten voorgelegd worden aan de gemeenteraden en provinciale staten? Tevens vraagt inspreker zich af of de gemeenteraden en provinciale staten nog een apart besluit over de uitvoeringsovereenkomsten kunnen nemen?	Het aangaan van overeenkomsten hoeft bij de Provincie niet naar PS, maar is een bevoegdheid van GS die dit gemandateerd heeft aan een directeur/directielid. Bij de gemeenten is het College bevoegd om de uitvoeringsovereenkomst te tekenen. Voorafgaand dient de raad nog wel de benodigde kredieten beschikbaar te stellen.
	G. Inspreker vraagt zich af hoe de aanleg van de nieuwe weg zich verhoudt tot het nieuwe provinciale mobiliteitsbeleid (Bewegend Perspectief).	Het beleid zoals vastgelegd in het document ‘Bewegend Perspectief’ verzet zich niet tegen de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629. In algemene zin kan gesteld worden dat de provincie Noord-Brabant projecten zoals de realisatie van de nieuwe N629 aangrijpt om de ruimtelijke kwaliteit van gebieden vanuit verschillende belangen te verbeteren.
	H. Inspreker vreest een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe weg en daardoor verplaatsing van het probleem naar de Steenstraat en Vierbundersweg.	Bij de beschouwing van de alternatieven in het concept-MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt.
16	A. Inspreker is van mening dat het niet kan dat zowel het oude als het nieuwe bedrijventerrein Everdenberg niet op een redelijke manier met de fiets, te voet of het openbaar vervoer te bereiken zijn, zo ook de bestaande woningen in het betreffende gebied.	Everdenberg en Everdenberg Oost zijn/blijven voor langzaam verkeer bereikbaar via de Heikantsestraat (vanaf de Hoogstraat) en de fietsroute langs het Wilhelminakanaal. Alleen de huidige fietsroute vanaf de noordzijde via de Heikantsestraat komt te vervallen. Deze fietsroute heeft echter primair een recreatieve functie. Het is niet ongebruikelijk dat bedrijventerreinen niet/nauwelijks per openbaar vervoer bereikbaar zijn. Ook in de huidige situatie liggen de bushaltes op grote afstand van het bedrijventerrein Everdenberg. De aanleg van de nieuwe N629 heeft wel tot gevolg dat de bereikbaarheid van enkele woningen aan de Heikantsestraat per fiets afneemt. Ook de huidige bushalte aan de Heistraat is voor die bewoners dan alleen nog via een omweg bereikbaar. Daarbij dient

		overigens wel te worden opgemerkt dat de betreffende bushalte maar zeer beperkt gebruikt wordt.
	B. Inspreker vraagt zich af of er voorzieningen worden getroffen om dieren te laten oversteken.	Er worden maatregelen getroffen voor de diersoorten, voor zover deze worden beïnvloed door de aanleg van de nieuwe N629. Deze maatregelen worden omschreven in de memo <i>Mitigerende voorzieningen ecologie N629</i> , die als bijlage wordt bijgevoegd aan het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan.
	C. Inspreker geeft aan dat de nieuwe N629 meer asfalt geeft in een natuurlijk gebied en leidt tot minder oversteekmogelijkheden en tot doorkruising van percelen. Inspreker verzoekt in het kader van het woongenot alsmede recreatiegenot met beide onderwerpen rekening te houden.	In het kader van de aanleg van de nieuwe N629 vindt tevens een kwaliteitsverbetering van het landschap plaats. Onderdelen van die kwaliteitsverbetering zijn het verbeteren van de kwaliteit van het landschap in de omgeving van de N629, maar ook het aanleggen van nieuwe routes voor recreatief gebruik/verbeteren bestaande recreatieve routes. Verder onderzoeken we de mogelijkheid tot kavelruil voor de grondeigenaren.
	D. Inspreker geeft aan dat de kruising van de oude Heistraat met de nieuwe N629 aantrekkelijker gemaakt moet worden voor al het verkeer en ook rekening moet worden gehouden met autolampen die in woningen schijnen.	Ten opzichte van de wijze waarop de kruising in de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 is weergegeven wordt de kruising in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gewijzigd. Zo komt de kruising meer naar het westen te liggen. De kruising is primair bedoeld voor gemotoriseerd verkeer. Een tweerichtingenfietspad komt aan de noordzijde van de N629 te liggen. De landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 wordt besproken in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Wij zullen de wens om maatregelen tegen de inschijning van koplampen als wens meegeven aan de aannemer die de weg aan zal leggen.
	E. Inspreker vraagt zich af of er inmiddels al overeenstemming is over de busroute en de locatie van de bushalte.	Nabij de kruising N629 – Provincialeweg – Ter Horst wordt op de nieuwe N629 een bushalte gerealiseerd. Deze bushalte vervangt de bestaande bushalte aan de Hoogstraat. De bus rijdt vervolgens over de nieuwe N629 richting Dongen en halteert op of nabij de bestaande bushalte aan de bestaande N629. De route tussen Ter Horst en het busstation in Oosterhout is nog onderwerp van gesprek.
	F. Inspreker vraagt zich af of groot verkeer gebruik moet gaan maken van de kruising Hoogstraat-	Het afsluiten van de Hoogstraat in combinatie met het niet toestaan van landbouwverkeer op de nieuwe N629 ten zuiden van het kruispunt met de Provincialeweg/Ter Horst heeft tot

	Provincialeweg vanwege het afsluiten van de Hoogstraat.	gevolg dat in beperkte mate (afhankelijk van de exacte bestemming) landbouwverkeer en vrachtverkeer gebruik moet maken van het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat. Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vrachtverkeer en landbouwverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Nog gekeken zal worden in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast. Opgemerkt wordt voorts dat er voor het vrachtverkeer en landbouwverkeer ook nog alternatieve routes zijn. Zo kan vrachtverkeer via de nieuwe N629 rijden en ter hoogte van het kruispunt met de aansluiting Everdenberg Oost (het “splitsingspunt”) afslaan richting de Heistraat. Landbouwverkeer kan gebruik maken van de route via de Griendsteeg, Berkenstraat en Hoge Dijk.
	G. Inspreker vraagt zich af of landbouwverkeer op het gedeelte tussen de Ovonde en Ter Horst op de nieuwe N629 mag rijden.	Ja, landbouwverkeer is uitsluitend toegestaan op het tracé ten noorden van Ter Horst (dat overigens geen deel uitmaakt van het plangebied van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan). Dit is echter een uitzondering omdat er geen alternatieve route voor dit verkeer beschikbaar is.
	H. Inspreker vraagt zich af of er nog meer stukken waar landbouwverkeer gebruik mag maken van de nieuwe N629?	Nee, landbouwverkeer op het overige gedeelte van de nieuwe N629 wordt niet toegestaan. Dit is in lijn met provinciaal beleid. Dat beleid staat namelijk geen landbouwverkeer toe op wegen als er een redelijk alternatief aanwezig is (in dit geval het onderliggend wegennet). Het is overigens altijd de bedoeling geweest om geen landbouwverkeer toe te staan op de nieuwe N629. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij het opstellen van het concept-MER (zie paragraaf 1.2.2.4 van dat MER). Ter hoogte van de verbinding tussen de bestaande en de nieuwe N629 kan landbouwverkeer de nieuwe N629 kruisen. Landbouwverkeer mag daar de nieuwe N629 niet oprijden.
	I. Inspreker is van mening dat de carpoolplaats beter past op de plaats waar deze nu tijdelijk worden aangelegd (ten noorden van de Ovonde) dan bij Ter Horst.	Uitgangspunt voor het op te stellen ontwerp van het provinciaal inpassingsplan is een carpoolplaats ter hoogte van de ovonde.

		Verplaatsing van de carpoolplaats naar Ter Horst is alleen aan de orde als op Ter Horst ook een brandstofverkoop punt wordt ontwikkeld. Hiervoor zal een separate bestemmingsplanprocedure worden doorlopen.
	J. Inspreker vraagt zich af welke maatregelen worden getroffen om sluipverkeer door Oosteind te voorkomen.	Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie van de Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. Daarbij zal ook worden gekeken naar maatregelen tegen sluipverkeer. De gemeenten Oosterhout en Dongen staan hiervoor aan de lat en hebben hierover begin 2017 “keuken-tafelgesprekken” gevoerd met de omwonenden. Op basis daarvan zullen maatregelen verder worden uitgewerkt.
	K. Inspreker vraagt zich af hoeveel EHS er wordt gecompenseerd en of nog steeds wordt ingezet op kavelruil.	De hoeveelheid EHS, die gecompenseerd moet worden, wordt berekend en omschreven in het compensatieplan, dat als bijlage wordt opgenomen in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Er wordt nog steeds ingezet op kavelruil.
	L. Inspreker geeft aan dat Everdenberg–Oost pas gerealiseerd kan worden ná aanleg nieuwe N629.	Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” (dat begin 2017 ter inzage lag), is gebleken dat na uitvoering van fase 1 N629 de verkeerscapaciteit op de Ekelstraat/Heistraat voldoende is om het extra verkeer als gevolg van Everdenberg Oost te kunnen afwikkelen. Het wordt wel in beperkte mate drukker, maar de vertraging door het extra verkeer zal beperkt blijven. Ook de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn hierbij nader onderzocht, ook voor de situatie van de (tijdelijke) ontsluiting van het bedrijventerrein op de huidige Heistraat. Aan de voor deze aspecten geldende normen wordt volledig voldaan en die aspecten vormen dan ook geen belemmering. Het heeft de voorkeur dat Everdenberg-Oost op de nieuwe N629 ontsloten wordt. Echter afhankelijk van de voortgang van zowel fase 2 van de N629 als de ontwikkeling van Everdenberg-Oost zouden we in de situatie terecht kunnen komen, dat Everdenberg-Oost (tijdelijk) op de bestaande Heistraat ontsloten moet worden. Daaraan is in het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” wel de voorwaarde verbonden (in artikel

		17.1, lid a van de regels van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost”) dat fase 1 van de N629 moet zijn uitgevoerd.
	M. Inspreker geeft alvast aan dat landschappelijke inpassing een belangrijk punt is.	Ook de provincie Noord-Brabant ziet landschappelijke inpassing als een belangrijk onderwerp. Op basis van de kenmerken van het omliggende landschap is vorm gegeven aan de landschappelijke inpassing van de nieuwe N629. In het ontwerp-provinciaal inpassingsplan wordt de landschappelijke inpassing uitgebreid behandeld. Er is binnen de grens van het plangebied van het provinciaal inpassingsplan voldoende ruimte gereserveerd voor de landschappelijke inpassing.
19	A. Inspreker vraagt op basis van welke metingen en cijfers de aanleg voor de verbindingsweg gebaseerd is.	De gebruikte verkeerscijfers zijn afkomstig uit het verkeersmodel ‘Hart van Brabant’ (OT6.1.4).
	B. Inspreker vraagt zich af wat de noodzaak van de aanleg N629 is.	Op de bestaande N629 is sprake van problemen met betrekking tot doorstroming, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Daarnaast doen zich ook leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen voor op de Westerlaan en de Duiventorenbaan. Door realisatie van het bedrijventerrein Everdenberg-Oost en de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid en woningen in Dongen, ontstaan extra verkeersbewegingen. De bovengenoemde problemen kunnen daardoor (beperkt) toenemen. Om deze problemen duurzaam op te lossen is de aanleg van de nieuwe N629 noodzakelijk.
	C. Inspreker draagt oplossingen aan om de oversteekbaarheid van de Heistraat voor fietsers en aanwonenden te verbeteren. Inspreker stelt voor om alle fietsverkeer via de noordzijde van de Heistraat te leiden en rotondes bij de Berkenstraat en Groenstraat aan te leggen.	Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de bestaande Heistraat. Die weg is na realisatie van de nieuwe N629 geen regionale ontsluitingsweg meer, maar een lokale ontsluitingsweg. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. Hierbij zal ook worden gekeken naar maatregelen om de oversteekbaarheid te verbeteren. De AVRI en omwonenden zullen hierbij actief worden betrokken.
	D. Inspreker stelt dat het leeuwendeel van voertuigen dat gebruik maakt van de Heistraat afkomstig is uit de kern Dongen en dat de nieuwe verbindingsweg nauwelijks door Dongenaren zal worden gebruikt.	Bij de beschouwing van de alternatieven in het concept-MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Uit verkeersmodel (‘Hart van Brabant’, OT6.1.4) is inderdaad gebleken dat de meeste verkeersbewegingen over de N629 worden gemaakt door forensen tussen Dongen en Oosterhout. De aanleg van de nieuwe N629 dient echter een

		breder doel dan enkel een verbetering van de doorstroming tussen Dongen en Oosterhout. De leefbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de huidige situatie worden ook verbeterd.
	E. Inspreker stelt dat de stilte en natuurwaarden door de plannen onherstelbaar worden vernield.	Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel wordt van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 (PIP) en voldoet aan deze regels.
	F. Inspreker stelt dat de huidige fietsverbinding langs het kanaal prima voldoet en ongemoeid moet worden gelaten.	Het fietspad langs het Wilhelminakanaal blijft behouden, wel wordt ruimte gereserveerd om dit in de toekomst te kunnen opwaarderen naar een snelfietspad.
20	A. Inspreker geeft aan dat oplossingen gezocht moeten worden in de bestaande situatie en dat natuur en stilte behouden moeten worden. Er worden enkele maatregelen en oplossingen geschetst, die verkeer over de Heistraat kunnen ontmoedigen. Een ander alternatief is een parallelweg langs de A27.	In de NRD-fase zijn kansrijke alternatieven geformuleerd en ter visie gelegd. In deze fase konden alternatieven worden aangedragen. Het voorgestelde alternatief zat daar niet bij. In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	B. Inspreker verzoekt om de Hoogstraat niet af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.	Om de doorstroming op de N629 te bevorderen, wordt het aantal kruispunten teruggebracht. Dit betekent dat de keuze diende te worden gemaakt, dat of de Provincialeweg (en Ter Horst), of de Hoogstraat op de nieuwe N629 wordt aangesloten. De gemeenteraad van Oosterhout heeft in december 2015 besloten dat Oostend via de Provincialeweg blijft aangesloten op de N629. De Hoogstraat zal de nieuwe N629 met een fietstunnel kruisen.

		Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg.
22	Inspreker geeft aan dat de afwatering van de percelen straks niet goed is geregeld, aangezien er geen sloot komt aan de zijde van de nieuwe N629 waar inspreker een perceel bezit, enkel aan de overzijde.	De gevraagde sloot wordt gerealiseerd. De exacte ligging van de sloot wordt bij de realisatie van de nieuwe N629 bepaald.
23	A. Inspreker spreekt zich uit tegen de aanleg van de nieuwe weg vanwege het negatieve effect op de natuur, het niet oplossen van het verkeersprobleem en vanwege de hoge kosten.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629. Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629. De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief.
	B. De MER als instrument om de spaarzame natuur te beschermen lijkt hier als pure formele verplichting gehanteerd te worden aldus inspreker.	Het opstellen van het concept-MER is een formele verplichting bij het aanleggen van een nieuwe verbinding als de N629, maar tevens een belangrijke bron om tot de keuze van een voorkeursalternatief te komen.
	C. Inspreker vraagt zich af waarom het advies van de Commissie m.e.r. om een nulplusalternatief te onderzoeken niet is opgevolgd.	In het concept-MER wordt gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in de vergelijking van alternatieven. Het alternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd.

	D. Inspreker vraagt zich af hoe het verlies aan natuur en cultuur wordt verantwoord.	Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.
	E. Inspreker stelt dat er alternatieven zijn om de verkeersproblematiek bij de Heistraat op te lossen zonder dat dit ten koste gaat van een natuurgebied.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
25	A. Inspreker stelt dat de huidige verkeersdruk wordt veroorzaakt door het verkeer van afkomstig uit de Tilburgse wijk Reeshof. De overlast is wel minder geworden.	Uit verkeersmodel ('Hart van Brabant', OT6.1.4) is gebleken dat de meeste verkeersbewegingen over de N629 worden gemaakt door forensen tussen Dongen en Oosterhout. In paragraaf 6.4 van het concept-MER wordt dit behandeld.
	B. Inspreker stelt dat van de N629 met enkele veranderingen een vierbaansweg kan worden gemaakt.	Het creëren van een vierbaansweg van de bestaande N629 zal de verkeers-, bereikbaarheids, veiligheids- en leefbaarheidsproblemen op en om de weg niet verbeteren en heeft een grote ruimtelijke impact.
	C. Inspreker stelt dat aan de weinige (Dongense) natuur onherstelbare schade wordt toegebracht.	De aanleg van de nieuwe N629 leidt tot aantasting van de natuur. Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629.
	D. Inspreker verwacht meer verkeerschaos op de A27 door de aanzuigende werking op het nieuwe tracé van de N629.	Bij de beschouwing van de alternatieven in het concept-MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. De gebruikte verkeerscijfers zijn afkomstig uit het verkeersmodel 'Hart van Brabant' (OT6.1.4). Dientengevolge zijn geen noemenswaardige effecten op de A27 te verwachten.
26	Inspreker geeft aan dat landschappen groen moeten blijven. Als natuur toch aangetast wordt, dan in nabije omgeving compenseren om het volume van het natuurgebied te behouden.	De gronden in de gemeenten Dongen en Oosterhout, die in aanmerking komen voor natuurcompensatie, worden optimaal ingezet. Langs het Wilhelminakanaal wordt een Ecologische Verbindingszone gerealiseerd met de bestemming Natuur. Daarnaast wordt

		ingezet op een kwaliteitsverbetering van het omliggende landschap. Beide aspecten zijn opgenomen in het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan.
31	A. Inspreker is benieuwd welke geluidreducerende maatregelen er worden getroffen.	Om de geluidsproductie te beheersen wordt stil(ler) asfalt toegepast op de nieuwe N629.
	B. Inspreker ziet graag dat de Heistraat open blijft voor gemotoriseerd verkeer, anders worden 3 van de 4 ontsluitingswegen afgesloten.	Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de bestaande Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 km/h. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. De gemeenten Oosterhout en Dongen staan hiervoor aan de lat en hebben hierover begin 2017 “keuken-tafelgesprekken” gevoerd met de omwonenden. Op basis daarvan zullen maatregelen aan de Heistraat verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven aan de Heistraat en de Hoogstraat.
	C. Inspreker geeft aan dat een gedeelte van de Hoogstraat (van Heistraat tot Provincialeweg) straks drukker wordt en de kruising moeilijker daardoor oversteekbaar wordt. Inspreker vraagt zich af hoe kruising van de N629 met Provincialeweg veilig wordt gemaakt.	Omdat de Hoogstraat geen aansluiting krijgt op de nieuwe N629 zal de hoeveelheid verkeer op de Hoogstraat juist afnemen. Dat leidt ook tot minder kruisende verkeersbewegingen op het kruispunt van de Hoogstraat en de Provincialeweg.
	D. Inspreker vraagt zich af of inmiddels al duidelijk is waar de bushalte komt.	Ten zuiden van de kruising N629 – Provincialeweg – Ter Horst worden op de nieuwe N629 bushaltes gerealiseerd. Deze bushaltes vervangen de bestaande bushalte aan de Hoogstraat.
	E. Inspreker hoopt dat er voldoende maatregelen worden uitgevoerd om de fietstunnel gebruiksvriendelijk te maken en dat er maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er hangplekken ontstaan.	In de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 (paragraaf 3.5.2) is reeds een aantal maatregelen omschreven. De gebruiksvriendelijkheid en sociale veiligheid vormen ook bij de verdere uitwerking belangrijke aandachtspunten.

	F. Inspreker verzoekt om de carpoolplaats op de tijdelijke locatie te behouden.	Uitgangspunt voor het op te stellen ontwerp van het provinciaal inpassingsplan is een carpoolplaats ter hoogte van de ovonde. Verplaatsing van de carpoolplaats naar Ter Horst is alleen aan de orde als op Ter Horst ook een brandstofverkoop-punt wordt ontwikkeld. Hiervoor zal een separate bestemmingsplanprocedure worden doorlopen.
	G. Inspreker pleit ervoor om Everdenberg-Oost pas te realiseren als fase 2 van de nieuwe N629 is gerealiseerd.	Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” (dat begin 2017 ter inzage lag), is gebleken dat na uitvoering van fase 1 N629 de verkeerscapaciteit op de Ekelstraat/Heistraat voldoende is om het extra verkeer als gevolg van Everdenberg Oost te kunnen afwikkelen. Het wordt wel in beperkte mate drukker, maar de vertraging door het extra verkeer zal beperkt blijven. Ook de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn hierbij nader onderzocht, ook voor de situatie van de (tijdelijke) ontsluiting van het bedrijventerrein op de huidige Heistraat. Aan de voor deze aspecten geldende normen wordt volledig voldaan en die aspecten vormen dan ook geen belemmering. Het heeft de voorkeur dat Everdenberg-Oost op de nieuwe N629 ontsloten wordt. Echter afhankelijk van de voortgang van zowel fase 2 van de N629 als de ontwikkeling van Everdenberg-Oost zouden we in de situatie terecht kunnen komen, dat Everdenberg-Oost (tijdelijk) op de bestaande Heistraat ontsloten moet worden. Daaraan is in het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” wel de voorwaarde verbonden (in artikel 17.1, lid a van de regels van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost”) dat fase 1 van de N629 moet zijn uitgevoerd.
32	A. Inspreker stelt dat er veel sluipverkeer door de Hoogstraat ontstaat in de nieuwe situatie. Graag de Hoogstraat veilig maken door de aanleg van vrijliggende fietspaden.	Omdat de Hoogstraat geen aansluiting krijgt op de nieuwe N629 zal de hoeveelheid verkeer op de Hoogstraat juist afnemen. Gezien de geprognostiseerde hoeveelheid verkeer en gezien de functie (verblijfsgebied) van de Hoogstraat Oost is er geen noodzaak voor de aanleg van vrijliggende fietspaden (waarover overigens ook de fysieke ruimte ontbreekt). Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie van de Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 km/h. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. De gemeenten Oosterhout en Dongen staan hiervoor aan de lat en hebben hierover begin 2017 “keuken-tafelgesprekken” gevoerd met de omwonenden. Op

		basis daarvan zullen maatregelen aan de Heistraat verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken hoe sluipverkeer via de Heistraat en Hoogstraat te voorkomen.
	B. Inspreker stelt dat Hoogstraat (Oost) niet geschikt is voor landbouwverkeer en stelt voor om het landbouwverkeer meer toe te laten op de N629 (tot Everdenberg).	De Hoogstraat Oost is voldoende breed voor landbouwverkeer. Voor met name de verkeersveiligheid laat het provinciaal beleid geen landbouwverkeer toe op provinciale wegen met een maximum snelheid van 80 km/uur als er alternatieve routes voorhanden zijn.
	C. Inspreker ziet graag een vrachtwagenverbod in de Hoogstraat (Oost).	Aan de Hoogstraat Oost en de Heistraat zitten diverse bedrijven die bereikbaar dienen te blijven voor vrachtverkeer. De gemeente Oosterhout is daarom niet voornemens een verbod op vrachtverkeer in te stellen.
33	A. Inspreker stelt het ontbreken van een (fiets)oversteek richting Everdenberg-Oost ter discussie.	Er is geen fietsoversteek voorzien op het kruispunt van de N629 en de ontsluitingsweg Everdenberg-Oost vanwege het grote aantal rijstroken dat fietsverkeer zou moeten kruisen (met bijbehorende verkeersveiligheidsrisico) en vanwege de (negatieve) gevolgen die dat zou hebben voor de afwikkeling van het autoverkeer op dit kruispunt. Ook zonder deze fietsoversteek zijn Everdenberg en Everdenberg-Oost goed per fiets bereikbaar. Fietsers vanuit Oosteind kunnen gebruik maken van de route Hoogstraat – Heikantsestraat en fietsverkeer vanuit Oosterhout en Dongen kan Everdenberg en Everdenberg-Oost via de fietsroute langs het Wilhelminakanaal bereiken.
	B. Inspreker vraagt zich af of er een vervangende bushalte (voor de huidige bushalte aan de Heistraat) komt.	De bus blijft halteren op of nabij de bestaande bushalte aan de Heistraat.
	C. Inspreker vraagt aandacht voor het kruispunt Provincialeweg-Hoogstraat in relatie tot vrachtverkeer en landbouwverkeer.	Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vrachtverkeer en landbouwverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Nog gekeken zal worden in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast.
	D. Inspreker pleit voor aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Hoogstraat Oost.	Omdat de Hoogstraat geen aansluiting krijgt op de nieuwe N629 zal de hoeveelheid verkeer op de Hoogstraat afnemen. Gezien de geprognostiseerde hoeveelheid verkeer en gezien de

		functie (verblijfsgebied) van de Hoogstraat Oost is er geen noodzaak voor de aanleg van vrijliggende fietspaden (waarover overigens ook de fysieke ruimte ontbreekt).
	E. Inspreker pleit ervoor om landbouwverkeer toe te staan op het 2x2-gedeelte van de nieuwe N629.	Landbouwverkeer is uitsluitend toegestaan op het tracé ten noorden van Ter Horst (dat overigens geen deel uitmaakt van het plangebied van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan). Dit is echter een uitzondering omdat er geen alternatieve route voor dit verkeer beschikbaar is. Landbouwverkeer op het overige gedeelte van de nieuwe N629 wordt niet toegestaan. Dit is in lijn met provinciaal beleid. Dat beleid staat namelijk geen landbouwverkeer toe op wegen als er een redelijk alternatief aanwezig is (in dit geval het onderliggend wegennet). Het is overigens altijd de bedoeling geweest om geen landbouwverkeer toe te staan op de nieuwe N629. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij het opstellen van het concept-MER (zie paragraaf 1.2.2.4 van dat MER). Ter hoogte van de verbinding tussen de bestaande en de nieuwe N629 kan landbouwverkeer de nieuwe N629 kruisen. Landbouwverkeer mag daar de nieuwe N629 niet oprijden. Het voor landbouwverkeer gesloten verklaren van de nieuwe N629 (met uitzondering van het tracé tussen Ter Horst en de ovonde, vice versa) is conform de richtlijnen van de SWOV en het CROW om op 80 km/uur wegen, en zeker wegen met 2x2 rijstroken, geen landbouwverkeer toe te staan. Daarbij speelt niet alleen de capaciteit een rol maar zeker ook de verkeersveiligheid: een landbouwvoertuig mag maar 25 km per uur rijden. De nieuwe N629 kent een hoge verkeersintensiteit en traag rijdend landbouwverkeer op dezelfde weg als snel rijdend (vracht)autoverkeer leiden tot gevaarlijke situaties. Bovendien krijgt de nieuwe N629 geen erfaansluitingen, dus voor het bereiken van bestemmingen is het ook niet nodig de N629 open te stellen voor langzaam gemotoriseerd verkeer.
	F. Inspreker vreest dat de Hoogstraat Oost straks als sluiproute wordt gebruikt (via de Provincialeweg en Heistraat).	Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie van de Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 km/h. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. De gemeenten Oosterhout en Dongen staan hiervoor aan de lat en hebben hierover begin 2017 “keuken-tafelgesprekken” gevoerd met de omwonenden. Op

		basis daarvan zullen maatregelen aan de Heistraat verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken hoe sluipverkeer via de Heistraat en Hoogstraat te voorkomen.
	G. Inspreker stelt dat eerst de nieuwe N629 gerealiseerd moet zijn alvorens Everdenberg-Oost ontwikkeld kan worden.	Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” (dat begin 2017 ter inzage lag), is gebleken dat na uitvoering van fase 1 N629 de verkeerscapaciteit op de Ekelstraat/Heistraat voldoende is om het extra verkeer als gevolg van Everdenberg Oost te kunnen afwikkelen. Het wordt wel in beperkte mate drukker, maar de vertraging door het extra verkeer zal beperkt blijven. Ook de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn hierbij nader onderzocht, ook voor de situatie van de (tijdelijke) ontsluiting van het bedrijventerrein op de huidige Heistraat. Aan de voor deze aspecten geldende normen wordt volledig voldaan en die aspecten vormen dan ook geen belemmering. Het heeft de voorkeur dat Everdenberg-Oost op de nieuwe N629 ontsloten wordt. Echter afhankelijk van de voortgang van zowel fase 2 van de N629 als de ontwikkeling van Everdenberg-Oost zouden we in de situatie terecht kunnen komen, dat Everdenberg-Oost (tijdelijk) op de bestaande Heistraat ontsloten moet worden. Daaraan is in het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” wel de voorwaarde verbonden (in artikel 17.1, lid a van de regels van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost”) dat fase 1 van de N629 moet zijn uitgevoerd.
	H. Inspreker stelt voor om uitsluitend nog bestemmingsverkeer toe te staan op de Heistraat.	Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. De gemeenten Oosterhout en Dongen staan hiervoor aan de lat en hebben hierover begin 2017 “keukentafelgesprekken” gevoerd met de omwonenden. Op basis daarvan zullen maatregelen aan de Heistraat verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken hoe sluipverkeer via de Heistraat en Hoogstraat te voorkomen. De gemeente Oosterhout is niet voornemens om uitsluitend bestemmingsverkeer toe te staan op de Heistraat, temeer daar een dergelijk verbod in de praktijk niet valt te handhaven.

I. Inspreker verwacht dat op het kruispunt N629-Provincialeweg-Ter Horst op de gemeentelijke wegen aanzienlijke wachtrijen zullen gaan ontstaan en pleit ervoor om de Hoogstraat West daarom open te houden voor gemotoriseerd verkeer.	Om de doorstroming op de N629 te bevorderen, wordt het aantal kruispunten teruggebracht. Dit betekende dat de keuze diende te worden gemaakt, dat of de Provincialeweg (en Ter Horst), of de Hoogstraat op de nieuwe N629 wordt aangesloten. De gemeenteraad van Oosterhout heeft in december 2015 besloten dat Oosteind via de Provincialeweg blijft aangesloten op de N629. De Hoogstraat zal de nieuwe N629 met een fietstunnel kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan voor de N629 fase 1 (de reconstructie van de aansluiting van de N629 op de snelweg A27 inclusief een gedeeltelijke reconstructie van het kruispunt van de N629 met de Provincialeweg en Ter Horst) blijkt dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft om het verkeer goed af te wikkelen. Derhalve is er geen reden om te veronderstellen dat er lange wachtrijen zullen ontstaan op de Provincialeweg en/of Ter Horst.
J. Inspreker geeft aan dat de ecologische verbindingszone nog nadere uitwerking behoeft.	De ecologische verbindingszone wordt in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan verder uitgewerkt.
K. Inspreker geeft aan dat onvoldoende rekenschap wordt gegeven van het effect van het VKA op de recreatiemogelijkheden van het gebied.	In het kader van de aanleg van de nieuwe N629 vindt tevens een kwaliteitsverbetering van het landschap (met inachtneming van het bepaalde in de Verordening ruimte 2014) plaats. Onderdelen van die kwaliteitsverbetering zijn het verbeteren van de kwaliteit van het landschap in de omgeving van de N629, maar ook het aanleggen van nieuwe routes voor recreatief gebruik/verbeteren bestaande recreatieve routes.
L. Inspreker geeft aan dat niet duidelijk is hoe wordt omgegaan met versnippering van agrarische gronden en wil toezeggingen ten aanzien van kavelruil.	De mogelijkheid tot kavelruil voor de grondeigenaren wordt onderzocht. Bij bepaling van exacte tracé is al zoveel mogelijk rekening gehouden met het voorkomen van versnippering van agrarische gronden.
M. Inspreker geeft aan dat de EHS-compensatie geconcretiseerd dient te worden.	De compensatie van de EHS (inmiddels wel Natuurnetwerk Nederland genoemd) wordt in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan nader geconcretiseerd.

	N. Inspreker vraagt of er al duidelijkheid is over de toekomstige busroute en de ligging van de haltes. Inspreker pleit voor een bushalte in de nabijheid van de nieuwe fietstunnel.	Nabij de kruising N629 – Provincialeweg – Ter Horst wordt op de nieuwe N629 een bushalte gerealiseerd. Deze bushalte vervangt de bestaande bushalte aan de Hoogstraat. De bus rijdt vervolgens over de nieuwe N629 richting Dongen en halteert op of nabij de bestaande bushalte aan de bestaande N629. De route tussen Ter Horst en het busstation in Oosterhout is nog onderwerp van gesprek.
	O. Inspreker verzoekt nader te motiveren waarom er een brandstofverkooppunt op Ter Horst zou moeten komen. Inspreker vreest dat er straks ook andere functies gaan komen.	Het op te stellen ontwerp van het provinciaal inpassingsplan voorziet niet in een brandstofverkooppunt op Ter Horst. Voor een brandstofverkooppunt op Ter Horst zal een separate bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. In die procedure zal het initiatief en de toegestane functies nader worden gemotiveerd.
	P. Inspreker spreekt zich uit tegen een carpoolplaats op Ter Horst vanwege te verwachten overlast/ongewenst gebruik.	Uitgangspunt voor het op te stellen ontwerp van het provinciaal inpassingsplan is een carpoolplaats ter hoogte van de ovonde. Verplaatsing van de carpoolplaats naar Ter Horst is alleen aan de orde als op Ter Horst ook een brandstofverkoop-punt wordt ontwikkeld. Voor deze combinatie wordt gekozen, juist om eventuele overlast/ongewenst gebruik zoveel mogelijk te beperken. Hiervoor zal een separate bestemmingsplanprocedure worden doorlopen.
34, 36, 38, 39, 40, 46	A. Inspreker vraagt zich af of het echt noodzakelijk is om een compleet nieuwe N629 aan te leggen met alle ingrijpende negatieve effecten op de natuur, milieu en open ruimte.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	B. Inspreker vraagt zich af in welke mate de keuze is beïnvloed doordat de provincie bij de voorgestelde aanleg alle kosten voor haar rekening neemt en de gemeenten Dongen en Oosterhout zelf niet hoeven te investeren.	Het voorkeursalternatief Bundeling Noord wordt door zowel de provincie als de gemeenten Dongen en Oosterhout onderschreven. Bij het bepalen van het voorkeursalternatief hebben, naast het probleemoplossend vermogen en de te verwachten effecten, ook kosten een rol gespeeld.

		Het is niet juist dat alle kosten voor rekening van de provincie komen. Ook de gemeenten Dongen en Oosterhout nemen een deel van de kosten voor hun rekening.
	C. Inspreker vraagt zich af of het advies van de gemeente Dongen aan de provincie om te kiezen voor deze en de vorige variant (respectievelijk bundeling Noord en Bundeling Zuid) volgens een zorgvuldig lokaal democratisch proces verlopen zijn.	De gemeenten Dongen en Oosterhout hebben samen met de provincie in 2014 afspraken gemaakt over het besluitvormingsproces rondom de te volgen procedure. Deze afspraken voorzien in een adviserende rol voor de gemeenteraden.
37	A. Inspreker begrijpt de aanleg van de nieuwe weg niet. Een gebied met waardevolle kenmerken wordt straks doorsneden en gaat verloren.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629. Voor zover natuur aangetast wordt door de aanleg van de nieuwe N629, wordt deze aantasting gecompenseerd. In eerste instantie worden hiervoor gronden gebruikt binnen de gemeenten Oosterhout en Dongen. De realisatie van de nieuwe N629 wordt mede aangegrepen om een investering in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629 te doen. Het compensatieplan voor de natuur en het rapport kwaliteitsverbetering van het landschap zijn opgenomen in het ontwerp-provinciaal inpassingsplan N629.
	B. Inspreker geeft aan dat in het MER voorbijgegaan wordt aan het onderzoeken van een oplossing op het huidige tracé. Daar ligt volgens inspreker de oplossing.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als

		voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
41	A. Inspreker vindt het erg jammer als er niet gekeken wordt naar alternatieven, zoals ontmoedigingsbeleid of een verbod voor vrachtwagens. Er moet natuurgebied worden opgeofferd en het wordt voor mensen minder aantrekkelijk om er met de fiets op uit te gaan.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	B. Inspreker geeft aan dat de problemen op de N629 op te lossen zijn door langs de bestaande route de volgende maatregelen te nemen: - aanpassen parkeersituatie bij AVRI; - maximumsnelheid terugbrengen van 80 naar 60 kilometer per uur; - geluidswal op de Westerlaan doortrekken; - doorgaand vrachtverkeer weren.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	C. De luchtkwaliteit gaat met de nieuwe weg niet verbeteren.	Uit het concept-MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden. Uit het concept-MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar. In het concept-MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.

	D. Inspreker geeft aan dat natuur(-historie) verloren gaat, terwijl dit voor bewoners belangrijk is voor ontspanning en natuurbeleving. Natuurhistorie is niet te compenseren en gaat door de aanleg van de nieuwe weg verloren.	De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. Eén van de maatregelen is het maken van nieuwe recreatieve verbindingen. De cultuurhistorisch karakteristieke zandpaden in het gebied worden daarbij zoveel mogelijk teruggebracht of in stand gehouden.
	E. Volgens inspreker is het fietspad langs het kanaal een prachtig fietspad en het zou heel jammer zijn als daar een drukke autoweg naast komt te liggen.	Tussen de nieuwe N629 en het fietspad komt een groene bufferzone (ecologische verbindingszone) te liggen.
	F. Inspreker vraagt zich af of de leefbaarheid langs de Westerlaan in Dongen niet met simpelere maatregelen te verbeteren is (bijvoorbeeld door geluidscherm op de Westerlaan door te trekken).	De aanleg van de nieuwe N629 is niet alleen het gevolg van de problemen langs de Westerlaan, maar dient een breder doel, zoals uitgelegd in het concept-MER. Alleen het doortrekken van het geluidscherm draagt onvoldoende bij aan het bereiken van deze doelen.
	G. Inspreker vraagt zich af of de verkeersproblemen bij tuincentrum AVRI aan de Heistraat niet zijn op te lossen door de parkeervoorziening aan te passen.	De situatie ter hoogte van de AVRI is slechts een deel van de problematiek van de N629/Heistraat. Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de bestaande Heistraat. Die weg is na realisatie van de nieuwe N629 geen regionale ontsluitingsweg meer, maar een lokale ontsluitingsweg. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. Hierbij zal ook worden gekeken naar de situatie ter hoogte van AVRI. De AVRI en omwonenden zullen hierbij actief worden betrokken.
	H. De nieuwe weg doorsnijdt het Natuurnetwerk Nederland. Dat betekent volgens inspreker dat er procedures tot aan de Raad van State zullen volgen en daardoor zal de aanpak van de Heistraat weer op de lange baan worden geschoven.	Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.

	I. Inspreker vindt de kosten van de nieuwe weg met een nieuwe brug (30 miljoen) heel hoog.	De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief.
42	A. Inspreker stelt dat de problematiek van de N629 in een veel breder perspectief bekeken had moeten worden.	In het concept van de milieueffectrapportage is de problematiek op en om de N629 in zo breed mogelijk perspectief beschouwd. Op basis van die beschouwing is het voorkeursalternatief Bundeling Noord voor aanpak van de N629 tot stand gekomen.
	B. Inspreker stelt nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe weg ter discussie en pleit voor het aanpassen van de bestaande weg (snelheidsverlaging en betere inpassing in het landschap) in combinatie met maatregelen om doorgaand verkeer vanuit Tilburg en omstreken te voorkomen.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	C. Inspreker vraagt ten aanzien van het VKA aandacht voor het beperken van milieuoverlast (geluid, fijnstof), doorstroming van het verkeer, de natuurcompensatie (in het gebied zelf) en de gevolgen voor de recreatieve waarde van het gebied.	Bij de vergelijking tussen de alternatieven zijn de genoemde aspecten meegenomen. Voor zover natuur aangetast wordt door de aanleg van de nieuwe N629, wordt deze aantasting gecompenseerd. In eerste instantie worden hiervoor gronden gebruikt binnen de gemeenten Oosterhout en Dongen. In het kader van de aanleg van de nieuwe N629 vindt tevens een kwaliteitsverbetering van het landschap (met inachtneming van het bepaalde in de Verordening ruimte 2014) plaats. Onderdelen van die kwaliteitsverbetering zijn het verbeteren van de kwaliteit van het landschap in de omgeving van de N629, maar ook het aanleggen van nieuwe routes voor recreatief gebruik/verbeteren bestaande recreatieve routes.
43	A. Inspreker pleit voor verschuiving van de brug in westelijke richting waardoor het tracé meer aan de zuidkant van het kanaal zou komen te liggen. Dit zou beter voor mens en natuur zijn.	De ligging van de brug over het kanaal is een onderdeel van het voorkeursalternatief N629 zoals opgenomen in het concept-MER, dat de basis vormt voor het opstellen van het ontwerp van het Provinciaal Inpassingsplan N629 (PIP). De varianten voor de ligging van de brug zijn uitvoerig onderzocht, rekening houdend met diverse aspecten zoals geluidbelasting op natuur, verkeersveiligheid, effect op verkeer te water, natuur, grondeigendom en

		landschappelijke inpassing. Uit een multicriteria-analyse kwam de nu gekozen ligging als beste naar voren. De brug zal niet verder verschuiven. De rapportage waarin de varianten voor de ligging van de brug zijn onderzocht, zijn als bijlage bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 gevoegd.
	B. Inspreker stelt dat de voormalige vuilstort geen reden kan zijn om voor noord te opteren omdat ook de grond aan de noordkant van het kanaal vervuild is.	Er zijn 5 alternatieven in het concept-MER tegen elkaar afgewogen. De alternatieven 'Bundeling Zuid' en 'Bundeling Noord' zijn paarsgewijs tegen elkaar afgewogen op doelbereik, effecten (MER), draagvlak en kosten. De verschillen tussen beide alternatieven zitten in het feit dat voor Bundeling Zuid 37 hectare compensatieverplichting als gevolg van het aantasten/verstoren van de NNN volgens het concept-MER nodig is, ten opzichte van 21 hectare bij de variant Bundeling Noord. Het tweede grote verschil was het kostenaspect. Bundeling Zuid heeft een langer tracé, dus daardoor al hogere kosten. Verder komt inderdaad bij Bundeling Zuid een kostenpost erbij omdat een voormalige stortplaats wordt doorkruist. Deze stortplaats heeft naast de extra kosten voor het afvoeren van onder andere asbesthoudend materiaal, een hoger risicoprofiel voor wat betreft de kosten. Uit bodemonderzoek van het concept-MER blijkt dat er op het tracé van Bundeling Noord geen vervuiling aangetroffen is.
44	A. Inspreker pleit voor maatregelen gericht op snelheidsverlaging op de Heistraat en het verbeteren van de oversteekbaarheid.	Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. De gemeenten Oosterhout en Dongen staan hiervoor aan de lat en hebben hierover begin 2017 "keuken-tafelgesprekken" gevoerd met de omwonenden. Op basis daarvan zullen maatregelen aan de Heistraat verder worden uitgewerkt. Maatregelen zijn er onder andere op gericht de oversteekbaarheid te verbeteren.
	B. Inspreker vraagt aandacht voor de zichtbaarheid en vindbaarheid van zijn bedrijf.	Het betreffende bedrijf is gelegen aan het gedeelte van de Heistraat dat een verkeersfunctie voor verkeer van/naar Dongen behoudt en blijft daardoor goed zichtbaar/vindbaar. Het plaatsen van reclameborden aan of op de N629 is niet toegestaan. Het plaatsen van reclame op eigen terrein wel, mits dit past in de kaders van het bestemmingsplan.

45	Inspreker pleit voor aanpassing van de bestaande weg in plaats van de aanleg van een nieuwe weg door de Duiventoren en 't Blik en wijst daarbij op het toepassen van het 'nee, tenzij-principe'.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629. Het Nee-tenzijprincipe is toegepast bij het project N629. Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.
47	A. Inspreker geeft aan dat gezien de voorgeschiedenis beter onderzoek had moeten worden gedaan naar de vuilstort en de kosten van Bundeling Zuid.	Er zijn 5 alternatieven in het concept-MER tegen elkaar afgewogen. De alternatieven 'Bundeling Zuid' en 'Bundeling Noord' zijn paarsgewijs tegen elkaar afgewogen op doelbereik, effecten (MER), draagvlak en kosten. De verschillen tussen beide alternatieven zitten in het feit dat voor Bundeling Zuid 37 hectare compensatieverplichting als gevolg van het aantasten/verstoren van de NNN volgens het concept-MER nodig is, ten opzichte van 21 hectare bij de variant Bundeling Noord. Het tweede grote verschil was het kostenaspect. Bundeling Zuid heeft een langer tracé, dus daardoor al hogere kosten. Verder komt inderdaad bij Bundeling Zuid een kostenpost erbij omdat een voormalige stortplaats wordt doorkruist. Deze stortplaats heeft naast de extra kosten voor het afvoeren van onder andere asbesthoudend materiaal, een hoger risicoprofiel voor wat betreft de kosten. Verder delen wij de mening niet dat er beter onderzoek naar de vuilstort en de kosten van Bundeling Zuid had moeten worden gedaan, de vuilstort is in beeld gebracht en de daarbij horende risico's ook. De kosten van alle 5 de varianten in de MER zijn met dezelfde methodiek berekend.
	B. Inspreker geeft aan dat een bredere benadering/ studiegebied wenselijk was geweest en verwijst daarbij naar de problematiek op de Vierbundersweg.	In het concept van de milieueffectrapportage is het onderzoeksgebied aangehouden, zoals eerder bepaald in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

	C. Inspreker spreekt de voorkeur uit voor een rotonde op het kruispunt met de Steenstraat-Duiventorenbaan.	Er is gekozen voor een oplossing op deze locatie, die aansluit bij de huidige situatie.
	D. Inspreker verzoekt om de snelheid op de Steenstraat en Vierbundersweg terug te brengen naar 60 kilometer per uur.	De Steenstraat en Vierbundersweg behoren niet tot het plangebied van het provinciaal inpassingsplan. In het kader van dit plan wordt er geen besluit genomen over de maximaal toegestane snelheden op deze wegen.
	E. Inspreker stelt voor om de brug schuiner over het kanaal te leggen om daarmee aantasting van 't Blik te beperken.	De ligging van de brug over het kanaal is een onderdeel van het voorkeursalternatief N629 zoals opgenomen in het concept-MER, dat de basis vormt voor het opstellen van het ontwerp van het Provinciaal Inpassingsplan N629 (PIP). De varianten voor de ligging van de brug zijn uitvoerig onderzocht, rekening houdend met diverse aspecten zoals geluidbelasting op natuur, verkeersveiligheid, effect op verkeer te water, natuur, grondeigendom en landschappelijke inpassing. Uit een multicriteria-analyse kwam de nu gekozen ligging als beste naar voren. De brug zal niet verder verschuiven. De rapportage waarin de varianten voor de ligging van de brug zijn onderzocht, zijn als bijlage bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 gevoegd..
49	A. Inspreker spreekt een voorkeur uit voor alternatief Bundeling Zuid. Overlast door fijnstof en geluid voor de omwonenden in wijk West en de Doelstraat was één van de belangrijkste punten voor de nieuwe weg. Met het nieuwe plan neemt die overlast nauwelijks af.	De aanleg van de nieuwe N629 is niet alleen het gevolg van de problemen bij wijk West en de Doelstraat, maar dient een breder doel, zoals uitgelegd in het concept-MER. In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	B. Inspreker heeft een pensionpaardenstal, waarbij de klanten graag langs het kanaal rijden met hun paarden. Deze mogelijkheid lijkt in het nieuwe plan onmogelijk en/of onveilig. Inspreker ziet haar bestaansmogelijkheid/kostwinning in rook opgaan.	In het kader van de aanleg van de nieuwe N629 vindt tevens een kwaliteitsverbetering van het landschap (met inachtneming van het bepaalde in de Verordening ruimte 2014) plaats. Onderdelen van die kwaliteitsverbetering zijn het verbeteren van de kwaliteit van het landschap in de omgeving van de N629, maar ook het aanleggen van nieuwe routes voor recreatief gebruik/verbeteren bestaande recreatieve routes. Een gedeelte van deze routes zal ook geschikt zijn voor ruiters. Paardrijden langs het kanaal blijft wel mogelijk, maar enkel op het fietspad.

50	A. Inspreker stelt dat de nieuwe weg door de zuidwestelijke hoek van zijn kas komt te liggen en pleit voor het buiten de kas leggen van de nieuwe weg en voor voldoende ruimte tussen de nieuwe weg en de kas.	De grens van het plangebied ter plaatse van de benoemde locatie wordt dusdanig herzien dat de weg en plangrens buiten de kas komen te liggen.
	B. Inspreker stelt dat de bereikbaarheid van zijn bedrijf in de knel raakt doordat het bedrijf alleen nog maar te bereiken is als men omrijdt via de Hoogstraat of via de Heistraat.	Het bedrijf van inspreker is gelegen aan de Ekelstraat. Dit gedeelte van de Ekelstraat wordt doodlopend (voor gemotoriseerd verkeer). Het bedrijf van inspreker blijft gewoon bereikbaar, maar gemotoriseerd verkeer zal wel moeten omrijden. Mocht inspreker van mening zijn dat hij onevenredig nadeel ondervindt als gevolg van de aanpassing in de wegenstructuur dan kan inspreker een beroep doen op de “regeling nadeel-compensatie wegen Noord Brabant”. Voor andere informatie betreffende deze regeling zie: www.brabant.nl .
52	Inspreker verzoekt om het tracé in westelijke richting te verschuiven, zodat het tracé de landbouwpercelen niet raakt.	Het tracé is reeds zoveel mogelijk in westelijke richting verschoven. Het verder in westelijke richting verschuiven van het tracé is niet mogelijk omdat daar het bedrijventerrein Everdenberg-Oost voorzien is.
53	Inspreker geeft aan dat het VKA het perceel van cliënt doorsnijdt wat aanzienlijke negatieve effecten heeft voor de woning en het bedrijf van cliënt. Cliënt van inspreker heeft de wens om het bedrijf uit te breiden, maar het VKA haalt daar een streep door.	Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt de verbindingsweg tussen de bestaande en de nieuwe N629 iets in westelijke richting verschoven.
54	A. Inspreker pleit voor het toestaan van landbouwverkeer van de Bovensteweg (T33) tot aan de kruising Everdenberg-Dongen.	Landbouwverkeer is uitsluitend toegestaan op het tracé ten noorden van Ter Horst (dat overigens geen deel uitmaakt van het plangebied van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan). Dit is echter een uitzondering omdat er geen alternatieve route voor dit verkeer beschikbaar is. Landbouwverkeer op het overige gedeelte van de nieuwe N629 wordt niet toegestaan. Dit is in lijn met provinciaal beleid. Dat beleid staat namelijk geen landbouwverkeer toe op wegen als er een redelijk alternatief aanwezig is (in dit geval het onderliggend wegennet). Het is overigens altijd de bedoeling geweest om geen landbouwverkeer toe te staan op de nieuwe

		N629. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij het opstellen van het concept-MER (zie paragraaf 1.2.2.4 van dat MER). Ter hoogte van de verbinding tussen de bestaande en de nieuwe N629 kan landbouwverkeer de nieuwe N629 kruisen. Landbouwverkeer mag daar de nieuwe N629 niet oprijden.
	B. Inspreker pleit voor het aanleggen van een tunnelbak om de Heikantsestraat voor fietsers bereikbaar te houden.	De wijze waarop de nieuwe N629 de Heikantsestraat kruist wordt niet heroverwogen. De hoeveelheid fietsverkeer, dat gebruikt maakt van de Heikantsestraat, rechtvaardigt de aanleg van een tunnel niet. Via de Hoogstraat blijft de Heikantsestraat bereikbaar voor fietsers.
	C. Inspreker pleit voor het niet eerder realiseren van Everdenberg-Oost dan voordat de nieuwe N629 er ligt.	Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” (dat begin 2017 ter inzage lag), is gebleken dat na uitvoering van fase 1 N629 de verkeerscapaciteit op de Ekelstraat/Heistraat voldoende is om het extra verkeer als gevolg van Everdenberg Oost te kunnen afwikkelen. Het wordt wel in beperkte mate drukker, maar de vertraging door het extra verkeer zal beperkt blijven. Ook de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn hierbij nader onderzocht, ook voor de situatie van de (tijdelijke) ontsluiting van het bedrijventerrein op de huidige Heistraat. Aan de voor deze aspecten geldende normen wordt volledig voldaan en die aspecten vormen dan ook geen belemmering. Het heeft de voorkeur dat Everdenberg-Oost op de nieuwe N629 ontsloten wordt. Echter afhankelijk van de voortgang van zowel fase 2 van de N629 als de ontwikkeling van Everdenberg-Oost zouden we in de situatie terecht kunnen komen, dat Everdenberg-Oost (tijdelijk) op de bestaande Heistraat ontsloten moet worden. Daaraan is in het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost” wel de voorwaarde verbonden (in artikel 17.1, lid a van de regels van het ontwerpbestemmingsplan “Everdenberg Oost”) dat fase 1 van de N629 moet zijn uitgevoerd.
56	A. Inspreker geeft aan dat het gevaar bestaat dat fase 1 eerder klaar is dan fase 2 en dat dit onherroepelijk leidt tot verkeersproblemen op de kruising Provincialeweg-Ekelstraat.	Als onderdeel van fase 1 wordt het kruispunt van de Provincialeweg en de N629/Ekelstraat al grotendeels gereconstrueerd. Dit moet er voor zorgen dat de verkeersafwikkeling en – veiligheid ook tussen de uitvoering van fase 1 en fase 2 geborgd zijn.

	B. Inspreker pleit voor het opnemen van een kavelruil in de uitvoering van het project. Dit in verband met bedrijfsvoering van agrariërs.	De mogelijkheid tot kavelruil voor de grondeigenaren wordt onderzocht.
	C. Om levensgevaarlijke en onmogelijke verkeersbewegingen te voorkomen, pleit indiener voor het toestaan van landbouwverkeer op de nieuw aan te leggen N629 tussen de aansluiting Provincialeweg/Ter Horst en de aan te leggen kruising ter ontsluiting van Everdenberg-Oost.	Landbouwverkeer is uitsluitend toegestaan op het tracé ten noorden van Ter Horst (dat overigens geen deel uitmaakt van het plangebied van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan). Dit is echter een uitzondering omdat er geen alternatieve route voor dit verkeer beschikbaar is. Landbouwverkeer op het overige gedeelte van de nieuwe N629 wordt niet toegestaan. Dit is in lijn met provinciaal beleid. Dat beleid staat namelijk geen landbouwverkeer toe op wegen als er een redelijk alternatief aanwezig is (in dit geval het onderliggend wegennet). Het is overigens altijd de bedoeling geweest om geen landbouwverkeer toe te staan op de nieuwe N629. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij het opstellen van het concept-MER (zie paragraaf 1.2.2.4 van dat MER). Ter hoogte van de verbinding tussen de bestaande en de nieuwe N629 kan landbouwverkeer de nieuwe N629 kruisen. Landbouwverkeer mag daar de nieuwe N629 niet oprijden.
58	A. Inspreker geeft aan dat het geplande tracé desastreuze gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering.	In de gesprekken met de bewoners/bedrijven in het plangebied wordt gezocht naar een optimale inrichting van het gebied om de huidige bedrijfsvoering zo goed mogelijk voort te kunnen zetten. Mocht er sprake zijn van een onevenredig nadeel, dan kan men via de daartoe geëigende procedure aanspraak maken op nadeelcompensatie.
	B. Inspreker pleit voor het aanpassen van de bestaande weg in plaats van de aanleg van een nieuwe weg.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. In het concept-MER wordt ook gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in deze vergelijking. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.

59	A. Inspreker spreekt zich uit tegen de aanleg van de nieuwe weg vanwege het negatieve effect op de natuur, het niet oplossen van het verkeersprobleem en vanwege de hoge kosten.	Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629. In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. Uit het concept-MER blijkt dat het alternatief Bundeling Noord de verkeersproblematiek het beste oplost. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629. De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegenomen bij de keuze voor het voorkeursalternatief in het concept-MER.
	B. Inspreker vraagt zich af hoe het kan dat het MER uit 2016 tot andere inzichten leidt dan het MER uit 2011.	Het MER uit 2011 is inmiddels zes jaar oud. In de periode tussen het opstellen van dat MER en het opstellen van het huidige concept-MER hebben allerlei technologische, maatschappelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen plaatsgevonden. Bovendien worden in het MER uit 2016 ook andere alternatieven onderzocht.
	C. Inspreker vraagt zich af waarom het advies van de Commissie m.e.r. om een nulplusalternatief te onderzoeken niet is opgevolgd.	In het concept-MER wordt gemotiveerd waarom het nulplusalternatief niet is meegenomen in de vergelijking tussen alternatieven voor de aanleg van de nieuwe N629. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en geeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen gezien het aantal panden dat moet worden geamoveerd.
	D. Inspreker vraagt zich af hoe het verlies aan natuur en cultuur wordt verantwoord.	Hiervoor is een compensatieplan opgesteld. Daarnaast wordt ook ingezet op een kwaliteitsverbetering in het omliggende landschap (met name in en rondom 't Blik), dat ook is opgenomen in het ontwerp-PIP.
	E. Inspreker stelt dat er alternatieven zijn om de verkeersproblematiek bij de Heistraat op te lossen zonder dat dit ten koste gaat van natuurgebied. En vraagt zich af of de verkeersproblematiek noodzaakt tot het nemen van dergelijke ingrijpende maatregelen.	In het concept van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.

	F. Inspreker stelt dat de aanleg van het nieuwe tracé een deel van de problemen op de Heistraat niet oplost. Inspreker vraagt zich dan ook af of er in de kostenramingen ook rekening gehouden is met aanpassingen aan de bestaande weg.	De kosten voor het aanpassen van de bestaande Heistraat zijn bij de vergelijking tussen de alternatieven niet meegenomen.
	G. Inspreker stelt dat voor de Westerlaan veel simpelere maatregelen mogelijk zijn (verlengen geluidscherm).	De aanleg van de nieuwe N629 is niet alleen het gevolg van de problemen langs de Westerlaan, maar dient een breder doel, zoals uitgelegd in het concept-MER. Alleen het doortrekken van het geluidscherm draagt onvoldoende bij aan het bereiken van deze doelen.
60	A. Inspreker geeft aan dat ook de optie tot het aanpassen van de bestaande weg onderzocht had moeten worden in het MER en verwijst daarbij naar het MER uit 2011. Hieruit zou blijken dat dit haalbaar is en waarin dit tevens het meest milieuvriendelijke alternatief was.	De keuze voor de aanleg van een nieuwe weg en de te vergelijken alternatieven is gemaakt in de notitie reikwijdte en detailniveau, die voorafging aan het concept van de milieueffectrapportage (MER). Die keuze heeft bij de notitie reikwijdte en detailniveau ter inzage gelegen. Op voorhand was duidelijk dat het oplossen van de verkeers-, bereikbaarheids-, veiligheids- en leefbaarheidsproblemen op en om de bestaande N629 zonder aanleg van nieuwe infrastructuur (nulplusalternatief) op de lange termijn geen structurele oplossing biedt. Bij dit alternatief zou een deel van de aanwezige bebouwing langs de bestaande N629 moeten worden geamoveerd. Dat heeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen. In de huidige m.e.r.-procedure bestaat er overigens geen verplichting meer om een meest milieuvriendelijk alternatief te benoemen.
	B. Inspreker stelt dat een beduidend minder ingrijpende oplossing (inhoudende een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid) ook mogelijk zijn en onderzocht had moeten worden.	Zie bovenstaande reactie. Deze maatregel valt onder het nulplusalternatief.
	C. Inspreker vraagt zich met betrekking tot het concept-MER af of en wanneer de weging van alternatieven heeft plaatsgevonden in de besluitvorming rond het voorkeursalternatief?	Op 28 juni 2016 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant alternatief 3 (Bundeling Noord) als voorkeursalternatief gekozen. In maart 2016 spraken de bestuurders van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Dongen en de gemeente Oosterhout al een voorkeur voor alternatief 3 uit. Op 21 maart 2016 zijn tijdens een informatieavond de

		meningen, suggesties en opmerkingen van bewoners verkend, die mee zijn genomen in het advies aan de gemeenteraden. De provincie Noord-Brabant heeft daarnaast een groot aantal gesprekken met belanghebbenden gevoerd om hun reacties te verkennen. Op 25 mei 2016 heeft de gemeenteraad van Oosterhout het alternatief Bundeling Noord overgenomen als voorkeursalternatief. Op 9 juni 2016 heeft de gemeenteraad van Dongen hetzelfde gedaan.
	D. Inspreker constateert dat het in het concept-MER onderscheid wordt gemaakt tussen doelbereik (tabel 4.1 in het concept-MER) en overige aspecten (tabel 4.2 in het concept-MER). Inspreker vraagt zich af of dit betekent dat de aspecten uit tabel 4.1 een hogere prioriteit of meer gewicht hebben dan die uit tabel 4.2?	Tabel 4.1 correspondeert met de doelstelling van de provincie zoals beschreven in paragraaf 2.4 van het concept-MER. Tabel 4.2 geeft het totaaloverzicht van onderzochte effecten. Ter informatie voor de besluitvorming is een aparte tabel 4.1 gemaakt, omdat daarin zichtbaar wordt in welke mate de gestelde doelen door de verschillende alternatieven worden bereikt. Een overzicht van doelbereik is gebruikelijk in een MER en wordt ook gevraagd door de Commissie voor de m.e.r. Zie ook de volgende passages in het advies van de Commissie m.e.r. voor dit project: • Vertaal de analyse van problemen en knelpunten in doelstellingen en vervolgens in concrete criteria en toetsbare normen. Gebruik de (eventueel verder aangescherpte) doelstellingen en criteria om de alternatieven aan te toetsen. • Beschrijf hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald. De Commissie adviseert om in de alternatievenvergelijking de nadruk te leggen op de belangrijkste onderdelen uit de doelstelling en effectbeoordeling. Het gaat daarbij om die aspecten die van belang zijn in de (bestuurlijke) besluitvorming en de maatschappelijke discussie. Daarbij is het van belang om de alternatieven te toetsen op het doelbereik voor verkeer en bereikbaarheid en leefomgeving. Paragraaf 4.2 van het concept-MER beschrijft dat de beoordeling van de alternatieven in het MER op een objectief-inhoudelijke manier gedaan is. Er is geen weging gebruikt. Het vergelijken van de alternatieven is onderdeel van de bestuurlijke afweging. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	E. In de variant Bundeling-Noord is op bijna het gehele traject sprake van een IC-verhouding van 0.4. Inspreker vraagt of deze verhouding alleen in de spits	IC-waarden worden afgeleid van de (maatgevende) spitsperioden. Het klopt dat bij een IC-waarde van 0.4 er ruim voldoende groeimogelijkheden zijn voor het verkeer.

geldt? En zo ja, of dit niet betekent dat er dan zelfs in de spits sprake is van onderbenutting van de weg?																									
F. Inspreker vraagt of onderbenutting van aangelegde infrastructuur niet negatief beoordeeld moet worden? En inspreker vraagt hoe de waardering uit tabel 6.4 in het concept-MER toegepast is in de uitkomsten van tabel 6.32 in het concept-MER?	De alternatieven zijn beoordeeld op robuustheid van de oplossing; anders gesteld: is de oplossingsrichting in staat een groei van de verkeersdruk op te vangen. Hiertoe is gekeken naar de mate van beschikbare restcapaciteit op wegvakken. De aanwezigheid van restcapaciteit wordt hierbij als positief gescoord, zie hiervoor de toelichting in paragraaf 6.2.1.1 van het concept-MER. De legenda van de tabel 6.4 in het concept-MER is helaas niet correct weergegeven. Een toename van de restcapaciteit ten opzichte van de autonome situatie wordt als een positief effect gezien. Onderstaand is de juiste waarderingstabel opgenomen zoals in het concept-MER is gehanteerd bij de beoordeling. <table><thead><tr><th>Score</th><th>Beoordeling</th><th>Score restcapaciteit o.v. autonoom</th></tr></thead><tbody><tr><td>---</td><td>Zeer negatief effect</td><td>Afname > 120 punten</td></tr><tr><td>--</td><td>Negatief effect</td><td>Afname > 80 punten</td></tr><tr><td>-</td><td>Licht negatief effect</td><td>Afname > 40 punten</td></tr><tr><td>0</td><td>Nihil of neutraal effect</td><td>Toename tussen -40 en 40 punten</td></tr><tr><td>+</td><td>Licht positief effect</td><td>Toename > 40 punten</td></tr><tr><td>++</td><td>Positief effect</td><td>Toename > 80 punten</td></tr><tr><td>+++</td><td>Zeer positief effect</td><td>Toename > 120 punten</td></tr></tbody></table> Scores zijn bepaald aan de hand van bovenstaande tabel door het verschil tussen de autonome situatie en de verschillende alternatieven te berekenen.	Score	Beoordeling	Score restcapaciteit o.v. autonoom	---	Zeer negatief effect	Afname > 120 punten	--	Negatief effect	Afname > 80 punten	-	Licht negatief effect	Afname > 40 punten	0	Nihil of neutraal effect	Toename tussen -40 en 40 punten	+	Licht positief effect	Toename > 40 punten	++	Positief effect	Toename > 80 punten	+++	Zeer positief effect	Toename > 120 punten
Score	Beoordeling	Score restcapaciteit o.v. autonoom																							
---	Zeer negatief effect	Afname > 120 punten																							
--	Negatief effect	Afname > 80 punten																							
-	Licht negatief effect	Afname > 40 punten																							
0	Nihil of neutraal effect	Toename tussen -40 en 40 punten																							
+	Licht positief effect	Toename > 40 punten																							
++	Positief effect	Toename > 80 punten																							
+++	Zeer positief effect	Toename > 120 punten																							
G. De vraag wordt door inspreker gesteld of het niet zo is dat alle alternatieven in principe de verkeersproblematiek oplossen?	Alle alternatieven dragen in meer of mindere mate bij aan het oplossen van de verkeersproblematiek, maar er zijn ook andere doelstellingen, die worden nagestreefd en meegenomen zijn in de vergelijking tussen alternatieven.																								
H. Inspreker stelt de vraag of de beperking tot 3 aansluitingen van het onderliggend wegennet op de nieuwe N629 samenhangt met de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur?	Voor gebiedsontsluitingswegen gelden inderdaad richtlijnen voor de minimale afstand tussen aansluitingen (circa 1000 meter). Op het N629 tracé resulteert dit tot de gedefinieerde drie aansluitingen.																								

I. Door inspreker wordt de vraag gesteld of met een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur, een veilige inrichting met minder maatregelen gerealiseerd kan worden. Tevens vraagt inspreker of dit onderzocht is?	De bestaande Heistraat/N629 heeft op dit moment een functie als regionale ontsluitingsweg. Bij deze functie hoort een maximumsnelheid van 80 km/uur. Vorm, functie en gebruik van een weg dienen bij elkaar aan te sluiten. Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de bestaande Heistraat naar een lokale ontsluitingsweg. Op dat moment zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Dat is nu niet aan de orde.
J. Inspreker vraagt om aan te geven wat het positief effect is voor fijnstof (PM ₁₀). Inspreker vraagt wat het jaargemiddelde voor fijnstof in 2030 in de referentiesituatie is en wat de waarde voor fijnstof wordt als het voorkeursalternatief gerealiseerd is? Inspreker vraagt of er sprake is van een verbetering die ertoe doet?	In de tabellen in het concept-MER zijn de aantallen woningen met een positief of negatief effect op de jaargemiddelde concentratie stikstof (NO₂) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) en het aantal dagen overschrijding voor fijnstof (PM₁₀) opgenomen. Hieruit kan een beeld worden gevormd van de effecten, evenals uit de figuren met contouren. Het effect laat zich niet uitdrukken in één getal, omdat het per locatie sterk verschilt. Wel is de conclusie dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is niet weergegeven, omdat er voor het aantal dagen overschrijding voor PM₁₀ langs wegen een strengere norm is. Indien aan het maximale aantal overschrijdingsdagen wordt voldaan, ligt de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ altijd ruimschoots onder de norm van 40 µg/m³.
K. Door inspreker wordt de vraag gesteld hoe het komt dat het alternatief Parallel-Noord zoveel slechter scoort dan de referentiesituatie wat geluid betreft?	Alternatief Parallel-Noord gaat uit van het gebruik van een deel van het huidige tracé. Daarnaast wordt een 'bypass' aangelegd. Het gaat daarbij om een nieuw tracé vanaf de kruising N629 - Provincialeweg. Vanaf daar wordt een nieuw tracé parallel (ten zuiden) aan de huidige Ekelstraat/Heistraat aangelegd. Alternatief Parallel-Noord scoort slechts op 1 criterium voor geluid positief. Dit betreft de afname van het aantal bestemmingen langs de nieuwe en/of te wijzigen weg met een geluidbelasting hoger dan 65 decibel. Doordat het verkeer in alternatief Parallel-Noord gebruik blijft maken van de bestaande Westerlaan, neemt het aantal bestemmingen met een geluidbelasting hoger dan 48 decibel toe. Er is slechts een geringe mate van afname van het aantal gehinderden door de afwaardering van een deel van de noordelijke N629, hierbij krijgen veel woningen vervolgens een geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de

		“bypass”. Door deze effecten is sprake van een negatieve beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie.
	L. Inspreker vraagt welke huizen meegenomen zijn in het onderzoek? Tevens vraagt inspreker of dat alle huizen zijn die binnen het gekleurde gebied in de figuren 8.3, 8.4 en 8.6-8.9 in het concept-MER liggen.	Alle woningen binnen de contouren op de genoemde figuren zijn meegenomen in het onderzoek.
	M. Inspreker stelt dat in figuur 8.6 de geluidcontouren opvallend breed zijn. Inspreker vraagt zich af wat de oorzaak van die brede contouren is?	Er is bij alternatief Parallel Noord geen afschermende bebouwing en er is sprake van een hoge verkeersintensiteit. Dat veroorzaakt de brede contouren.
	N. Inspreker stelt dat het in deze figuren opvalt dat er langs de Middellaan geen geluidbelasting aangegeven wordt en wel in de omgeving van het Europaplein en de Kanaaldijk-Noord. Inspreker vraagt wat daar de reden van is? Inspreker haalt gegevens van het RIVM aan waaruit zou blijken dat de geluidbelasting langs de Middellaan niet minder is dan de geluidbelasting langs de Westerlaan.	De Middellaan is niet in het onderzoek meegenomen, omdat de Middellaan zelf niet binnen het projectgebied hoort en de verkeersintensiteit op de Middellaan door het project niet meer dan 30% toeneemt (zie paragraaf 8.2, eerste alinea in het concept-MER).
	O. Inspreker constateert dat in tabellen 8.19 en 8.20 in het concept-MER het aantal woningen met meer dan 48 decibel en het aantal gehinderden in variant Parallel-Noord met 50% toeneemt. Mitigerende maatregelen lijken niet te helpen (tabel 8.21 in het concept-MER). Inspreker vraagt wat daar de verklaring voor is. Als de aantallen juist zijn, zo vervolgt inspreker, had dat dan niet een reden moeten zijn om een nulplusvariant serieus te onderzoeken? Volgens inspreker neemt het aantal geluidgehinderden met slechts 10 af, van 215 in de referentiesituatie naar 205 in het voorkeursalternatief.	Mitigerende maatregelen (zie tabel 8.21 in het concept-MER) hebben maar beperkt effect bij alternatief Parallel Noord, aangezien deze betrekking hebben op de nieuw aan te leggen N629. Hierbij zijn dus geen maatregelen doorgerekend voor de Westerlaan in alternatief Parallel-Noord, omdat dit de bestaande weg is. In paragraaf 3.2.2 (bladzijde 46) van het concept-MER is uitgebreid ingegaan waarom het nulplusalternatief niet realistisch is. Het biedt namelijk geen structurele oplossing voor de voor de problematiek van de N629/Westerlaan. Bij dit alternatief zou een deel van de aanwezige bebouwing langs de bestaande N629 moeten worden geamoveerd. Dat heeft onevenredig grote sociale en financiële gevolgen.

	P. Verder vraagt inspreker hoe, met betrekking tot geluidhinder, de verschillen tussen de uitkomsten in het concept-MER uit 2016 en het MER uit 2011 verklaard kunnen worden?	De uitkomsten tussen de verschillende MER-ren zijn niet te vergelijken. Dit komt onder meer doordat in 2012 er een nieuw Reken- en meetvoorschrift voor geluid van kracht is geworden (Wet milieubeheer van kracht voor rijksinfra). Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van een nieuw verkeersmodel (intensiteiten en snelheden) met meer actuele cijfers, een andere (nieuwere) versie van het rekenprogramma en is een andere modelering van de situatie toegepast is (hoogteverschillen anders gemodelleerd).
	Q. Inspreker leidt uit het concept-MER af dat de bestaande N629 een meer dan gemiddeld aantal ongelukken per kilometer telt ten opzichte van gehele provinciale wegennet. Inspreker vraagt of dat een goed criterium is voor de beoordeling van de verkeersveiligheid? Inspreker vraagt of de aangehaalde constatering niet geldt voor ongeveer de helft van alle provinciale wegen? Tevens vraagt inspreker op welke cijfers het oordeel dat de bestaande N629 geen onveilige weg is, gebaseerd is?	Voor de beoordeling van verkeersveiligheid wordt verwezen naar paragraaf 6.4.5 in het concept-MER waar dit criterium is beoordeeld op duurzaam veilige inrichting van de weg en het aantal conflictpunten. Er is niet beoordeeld op het aantal ongevallen.
	R. Inspreker haalt een ANWB-onderzoek naar de verkeersveiligheid van provinciale wegen uit 2014 aan. Uit dat onderzoek zou blijken dat de N629 door 6 (2,3%) van de 258 deelnemers aan het onderzoek uit Noord-Brabant als onveilig genoemd. Daarmee staat die weg op de 11^{de} plaats van wegen waarvan de deelnemers vinden dat de weg aangepakt moet worden. Inspreker vraagt of deze plaats overeen komt met de ongevallenregistratie?	Inspreker vraagt om subjectieve verkeersonveiligheid te vergelijken met objectieve verkeersonveiligheid. Die gegevens zijn niet te vergelijken.
	S. Door inspreker wordt gevraagd of de provincie in vergelijkbare gevallen met betrekking tot verkeersveiligheid ook over gaat tot een ingrijpende wijziging van de infrastructuur?	Dit project is gebaseerd op meerdere doelen, waarvan verkeersonveiligheid er een is.

T. Met betrekking tot het externeveiligheidsonderzoek zoals opgenomen in het concept-MER vraagt inspreker hoe het kan dat het plaatsgebonden risico praktisch nul is en het groepsrisico zo verschillend is? Het groepsrisico van Parallel-Noord is 0,00024 x de oriëntatiewaarde (tabel 9.9 en figuur 9.2 uit het concept-MER). De oriëntatiewaarde voor wegen is gelijk aan een jaarkans $p^{7(100 \times n2)}$. Betekent dit niet dat de kans op een dodelijk ongeluk met gevaarlijke stoffen van nihil naar nul gaat, en dat het misleidend is om dat met '+++' weer te geven in een overzichtstabel waarop bestuurders hun besluiten moeten baseren? Zo vraagt inspreker zich af. Ter vergelijking haalt inspreker de ontwerphoogte van Nederlandse zeedijken aan: de ontwerphoogte van de zeedijken in Nederland zijn gebaseerd op een kans op overstroming van eens in de 10.000 jaar, honderd tot duizend maal groter dan de kansen waarover hier gesproken wordt.	Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven voor de kans van 1×10^{-6} per jaar, voor het berekenen van het groepsrisico worden de slachtoffers binnen het invloedsgebied meegenomen, dit zijn ook slachtoffers binnen de grotere 1×10^{-7}- of zelfs de 1×10^{-30}-contouren. Het grote verschil in het groepsrisico van de alternatieven wordt veroorzaakt doordat het tracé in de autonome ontwikkeling en bij alternatief Parallel Noord (alternatief 1) in het concept-MER nabij de dorpskern van Dongen ligt. Hierdoor ligt de dorpskern van Dongen binnen het invloedsgebied van deze alternatieven. Bij de alternatieven Parallel Noord – 't Blik en Parallel Noord – nieuwe brug (alternatief Parallel Noord – 't Blik (alternatief 2) en alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug (alternatief 5)) in het concept-MER overlapt het invloedsgebied slechts gedeeltelijk de dorpskern van Dongen terwijl bij de alternatieven Bundeling Noord en Bundeling Zuid (alternatieven 3 en 4) in het concept-MER er geen overlap is tussen het invloedsgebied en de dorpskern van Dongen. Hoewel het groepsrisico ook in de autonome situatie ruim onder de oriëntatiewaarde ligt, hebben de alternatieven Parallel Noord – 't Blik (alternatief 2), Bundeling Noord (alternatief 3), Bundeling Zuid (alternatief 4) en alternatief Parallel Noord-Nieuwe brug (alternatief 5) in het concept-MER wel degelijk een zeer positief effect op de hoogte van het groepsrisico. Tenslotte is het wenselijk een zo laag als mogelijk risico te realiseren. De hoogte van de kansen waarmee gerekend wordt, zijn de standaardkansen waar volgens de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek mee gerekend moet worden.
U. Inspreker vraagt hoe, met betrekking tot de GES-score in het concept-MER, de getallen van 650 en 250 personen voor wie het leefklimaat verandert van goed naar matig zich verhouden tot de aantallen van 200-300 geluidgeïmpideerden in tabel 8.21 uit het concept-MER?	De methodiek voor GES (gezondheidseffectscreening) en het aantal gehinderden kunnen niet één-op-één worden vergeleken. Naast geluid spelen ook andere aspecten een rol bij de gezondheidseffectscreening. Dit wordt bij het volgende punt nader toegelicht.
V. Naast geluidhinder is ook de nabijheid van bos en groen belangrijk voor de gezondheid van mensen, zo stelt inspreker. Waarom is dat niet meegenomen in de GES-score? Vraagt inspreker zich af?	Het klopt dat andere omgevingsfactoren een positief of negatief effect kunnen hebben op de gezondheid. Een gezondheidseffectscreening is een methode die een indicatie geeft en gebaseerd is op modelmatig onderzoek voor goed te onderzoeken milieueffecten. In het concept-MER is over dat punt de volgende toelichting opgenomen: De gezondheidseffecten

		worden in beeld gebracht op basis van de methode zoals beschreven in het handboek GES (Gezondheid Effect Screening (GES) Stad & Milieu 2006, voor het laatst aangepast in 2012 (GGD)). De in het handboek voor GES beschreven methodiek wordt toegepast om het gezondheidsprofiel van elk van de verschillende alternatieven in beeld te brengen. Er worden daartoe gezondheidsscores gekoppeld aan de berekende uitkomsten vanuit de verschillende milieuthema's. Een lagere GES-score betekent een mogelijk lagere kans op gezondheidsproblemen. Het is hierbij van belang te melden dat het gaat om een inschatting en dat het een globale beoordelingsmethode betreft waarmee in een vroeg stadium de mogelijke effecten in beeld kunnen worden gebracht. 'De GES-methode is een screeningsinstrument en slechts een middel om mogelijke gezondheidskundige knelpunten ¹ te signaleren. GES is niet bedoeld om een absoluut oordeel te geven over gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied (GES, 2012)'.
	W. Inspreker vraagt of duidelijk gemaakt kan worden hoe het belang van de natuur heeft meegewogen in de keuze voor het voorkeursalternatief?	In de samenvatting van het concept-MER was het belang van natuur een onderdeel van het afwegingskader. De bestuurlijke afweging heeft geleid tot de keuze voor het alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief. Dit is omschreven in paragraaf 2.3 van de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.
	X. Inspreker vraagt hoe groot het totale verlies aan landbouwgrond is als de versnippering van landbouwgrond meegenomen wordt?	Verlies aan hectaren landbouwgrond en de versnippering van landbouwgrond zijn apart onderzocht en inzichtelijk gemaakt, zie hoofdstuk 17 van het concept-MER. De uitkomsten op deze twee criteria zijn niet op te tellen, omdat versnippering niet eenzelfde soort effect is. Grotere percelen die overblijven kunnen niet als verloren landbouwgrond worden bestempeld.

¹ Van een gezondheidkundig knelpunt zou sprake kunnen zijn als er langs een alternatief sprake zou zijn van een verslechtering van de milieugezondheidskwaliteit en/of van het leefklimaat

3.3 Wijzigingen als gevolg van de inspraakreacties

De ingediende inspraakreacties hebben hun invloed op de keuzes, die in het project gemaakt worden. Veel inspraakreacties gaan over principiële keuzes in het project, zoals de keuze voor het voorkeursalternatief. Deze keuze is echter onderbouwd in de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 en inmiddels hebben de betrokken overheden zich daar ook aan verbonden. Binnen het voorkeursalternatief Bundeling Noord zijn echter keuzes gemaakt, die ook beïnvloed zijn door de geleverde inspraak. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Het verbeteren van de recreatieve routes in en rondom 't Blik
Hoe de recreatieve routes verbeterd worden is uitgewerkt in de rapportage 'N629 Kwaliteitsverbeteringsplan' en beschreven in paragraaf 3.3 van de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan.
- Het versterken van de aanwezige bossen in 't Blik en de Duiventoren rondom de nieuwe N629
Hoe de aanwezige bossen in 't Blik en de Duiventoren versterkt worden is uitgewerkt in de rapportage 'N629 Kwaliteitsverbeteringsplan' en beschreven in paragraaf 3.3 van de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan.
- De gevraagde extra aandacht voor fietsverkeer langs de bestaande wegen die in de toekomstige situatie een nieuwe functie krijgen.
De gemeenten Dongen en Oosterhout maken plannen voor de functie en inrichting van het onderliggend wegennet (in het bijzonder voor de bestaande N629). Bij de uitwerking van die plannen wordt aandacht besteed aan het fietsverkeer.
- Het realiseren van een zandpad (incl. watergang) ten noorden N629 langs het kanaal.
Het realiseren van een zandpad en watergang is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'.
- Het nader bepalen van de plangrenzen ten opzichte van eigendomsgrenzen.
Ten opzichte van de verbeelding die bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 gevoegd was, zijn in de verbeelding die bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan hoort de plangrenzen verder geoptimaliseerd ten opzichte van de eigendomsgrenzen.
- Het aanpassen van het tracé van de verbindingsweg tussen de bestaande en de nieuwe N629 bij de aansluiting op de bestaande N629.
De bocht richting de bestaande N629 is aangepast. Daardoor ligt de verbindingsweg nu verder van de opstallen van inspreker. Naar aanleiding van het gewijzigd verloop van de bocht zijn ook de grenzen van het plangebied aangepast (zie de verbeelding bij het ontwerp-PIP) ten opzichte van de grenzen van het plangebied zoals die opgenomen waren op de verbeelding bij de Notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629.

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0162-487 000
E. info.nl@anteagroup.com

www.anteagroup.nl