

Nota van inspraak en vooroverleg bestemmingsplan 'N282' 3 Juni 2016

Nota van inspraak en vooroverleg bestemmingsplan 'N282'

Inleiding.

Publicatie van het voorontwerpbestemmingsplan plaatsgevonden in de Staatcourant van 17 december 2015. Tevens is de bekendmaking geplaatst op de website www.gilzerijen.nl en in het huis-aan-huis-blad "Ons Weekblad". Op 14 december is aan de overlegpartners als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gevraagd om vooroverlegreacties.

Het plan heeft ter visie gelegen vanaf 15 december 2015 tot en met 8 februari 2016. Op woensdag 13 januari 2016 is een inloopavond gehouden in de raadszaal van het gemeentehuis in Rijen.

In totaal zijn er 15 inspraakreacties en 6 vooroverlegreacties ingebracht.

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

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

Na deze inleiding worden in deze Nota van Inspraak en Overleg eerst de inspraakreacties behandeld (Deel 1), gevolgd door de vooroverlegreacties (Deel 2). Afgesloten wordt met Deel 3, waarin de ambtelijke wijzigingen zijn opgenomen.

Deel 1 Inspraakreacties.

1: Reactie 15ink14631 (ontvangen 16 december 2015)

Samenvatting:

1. In de toelichting is aangegeven dat een fietsbrug de fietsstructuur aaneengesloten en veilig kan maken. De fietsroute vanuit Hulten naar Tilburg is op meerdere plaatsen onderbroken, dus waarom zou dit bij de Rijksweg anders zijn.
2. Met de werkgroep en de direct omwonenden heeft geen voorafgaand overleg plaatsgevonden over plannen en precieze locatie van de fietsbrug. De bewoners en/of de werkgroep hebben in ieder geval niet aangegeven dat ze een niet-gelijkvloerse oversteek willen. De verbinding van het regionaal fietsnetwerk kan ook langs het spoor lopen.
3. Er is nergens aangegeven of onderbouwd dat zonder de fietsbrug de verkeersdoorstroming minder goed zou zijn.
4. Voor de schoolroute tussen Rijen en Hulten/Tilburg maken de meeste kinderen gebruik van de route langs het spoor, waardoor er geen sprake is van intensief gebruik van fietspad langs N282. Omdat de kruising vanuit Gilze over de Letschertweg (bij Nerhoven) veel drukker is, zou het een betere optie zijn om voor die kruising te kiezen voor een ongelijkvloerse oversteek.
5. Mocht de VRI uitvallen dan zijn er meer gevaarlijke situaties voor dodelijke ongelukken. Er zal dan met behulp van verkeersregelaars gewerkt gaan worden of er zouden noodaggregaten geplaatst worden.
6. Er zijn andere plekken in de provincie die ook een gelijkvloerse kruising hebben en waar sprake is van meer fietsers dan bij het kruispunt Burg. Letschertweg en de N282.
7. Er wordt geschreven dat het een 5+2 rijstroken oversteek betreft. Momenteel is dit een 4+2 oversteek en de verkeersafhandeling naar links is goed. Een tweede afslag zal niet nodig zijn.
8. Belang van de fietsbrug is onvoldoende aangetoond. Het argument van “snelle fietsverbinding tussen steden” is onvoldoende; ook op andere plaatsen (Bredaseweg) moet men twee keer oversteken. Een alternatief zou kunnen zijn om de snelle fietsverbinding langs het spoor te realiseren.

Oordeel:

1. Paragraaf 3.1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de nut en noodzaak van de fietsverbinding en de fietsbrug. De fietsverbinding vanaf de Oude Baan richting Tilburg (Reeshof) is noodzakelijk omdat in de huidige situatie de fietsverbinding vanuit Hulten naar Tilburg wordt onderbroken. Door de omlegging ontstaat ter hoogte van de VRI-geregelde kruising Burg. Letschertweg/Bredaseweg een dermate grote kruising dat het wenselijk is om langzaam verkeer ongelijkvloers af te wikkelen. Er is ter plaatse sprake van een kruising met een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/uur. De richtlijn voor dergelijke kruisingen is dat ongelijkvloerse voorzieningen in deze situaties gewenst of noodzakelijk zijn (CROW publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer (2006)). Een fietsbrug kan de fietsstructuur meer aaneengesloten en veilig maken.
2. Vanuit de gemeente Tilburg is voor de planontwikkeling van de fietsbrug een ambitiecommissie opgericht waarin omwonenden vanuit Tilburg, stedenbouwkundigen, de wijkraad Reeshof en de eigenaar van Stad Parijs zitting hebben. Deze commissie heeft uitgebreid gesproken over de locatie van de fietsbrug en de uitstraling hiervan. De werkgroep omlegging N282 Hulten is direct aanspreekpunt voor de leefbaarheid van de kern Hulten.

De werkgroep is geen direct aanspreekpunt voor de fietsbrug, waardoor er geen separaat overleg met de werkgroep over de locatie van de fietsbrug heeft plaatsgevonden. Verder is tijdens de inloopavond op d.d. 13 januari 2016 over het voorontwerp bestemmingsplan voor de N282 informatie verschaft over de fietsbrug. Een vertegenwoordiger van de gemeente Tilburg was hiervoor tijdens de inloopavond ook aanwezig.

Zie punt 1 voor de onderbouwing van de ongelijkvloerse kruising. De fietsverbinding langs de N282 maakt deel uit van het utilitaire fietsnetwerk van de Provincie Noord-Brabant (Fiets in de Versnelling: Visie 2020 met actieprogramma (2009)). In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan voor de periode 2009 - 2015 is opgenomen dat de gemeente Gilze en Rijen in overleg met de provincie de fiets- en voetgangersoversteek N282 ter hoogte van Hulten (planstudie N282) zal verbeteren. Bij deze beleidskaders wordt met de fietsverbinding en de fietsbrug aangesloten.

3. In paragraaf 3.1.1. van de toelichting van het bestemmingsplan is het volgende aangegeven. Uit tellingen uit 2010 blijkt dat er op een dag ca. 325 fietsers / bromfietsers richting Tilburg gaan en ca. 275 fietsers / bromfietsers vanuit Tilburg richting Hulten / Breda gaan. Tijdens het drukste uur van de dag is er sprake van ruim 60 fietsers / bromfietsers richting Tilburg gaan. Deze fietsers / bromfietsers moeten de Burgemeester Letschertweg (ter plaatse van het kruispunt is sprake van 5+2 rijstroken) passeren. Gelet op deze aantallen en de omvang van het kruispunt kan dit tot behoorlijk oponthoud leiden. Door het realiseren van de fietsbrug op Tilburgs grondgebied en vanuit Hulten een fietspad hier naartoe, wordt de doorstroming op de Burgemeester Letschertweg ter hoogte van kruising Burgemeester Letschertweg - N282 vergroot.
4. Een route langs het spoor staat los van een fietsroute langs de N282. Ook staat de nut en noodzaak van een fietsbrug op de locatie Nerhoven buiten de scope van het project N282 en maakt dit dan ook geen deel uit van dit plan. De afweging voor een ongelijkvloerse kruising betreft een separaat proces en procedure. Het feit dat een fietsbrug elders gewenst is of dat er een andere route is die ook veel wordt gebruikt, doet verder niet af aan de nut en noodzaak van de fietsbrug ter hoogte van de Burg. Letschertweg in het projectgebied.
5. Een fietsbrug is een duurzamere oplossing voor het voorkomen van onveilige situaties dan het inzetten van verkeersregelaars of het plaatsen van noodaggregaten. Immers, met een fietsbrug wordt een onveilige situatie al bij voorbaat vermeden.
6. Dat er op andere plekken in de provincie sprake is van gelijkvloerse kruisingen waar meer fietsers rijden, staat los van de nut en noodzaak van een ongelijkvloerse kruising in dit project. Vanuit het oogpunt van veiligheid en doorstroming wordt gekozen voor een ongelijkvloerse kruising, zie punt 1.
7. In de simulatie en berekeningen rondom de fietsbrug zijn onder andere de ontwikkelingen aan de Groene Kamer (en in de toekomst ook Wijkevoort) meegenomen. Deze ontwikkeling veroorzaakt een dusdanig verkeersaanbod dat een dubbele afslag naar links nodig is. Bij de realisatie van de fietsbrug wordt de verdubbeling nog niet gerealiseerd, maar wordt de ruimte wel gereserveerd.
8. Onder punt 1 van deze beantwoording wordt ingegaan op nut en noodzaak van de fietsverbinding en de fietsbrug. Het argument van een snelle fietsverbinding is niet het enige argument. Zoals in de beantwoording onder punt 2 is aangegeven wordt met deze fietsverbinding en fietsbrug aangesloten bij de provinciale en gemeentelijke beleidskaders.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

2: Reactie 16ink00346 (ontvangen 27 december 2015)

Samenvatting:

1. Snapt niet dat grootschalige bomenkap in “Het Blok” geen probleem is voor Staatsbosbeheer, terwijl Staatsbosbeheer eerder niet akkoord kon gaan met voorstel om fietspad te verleggen door sloot te dempen en enkele bomen te snoeien en/of te kappen.
2. Fietspad is nu verlegd, zonder dat daarover met grondeigenaren overleg is gepleegd.
3. Vindt dat er veel onduidelijkheid is over de fietsbrug.

Oordeel:

1. De bomenkap waaraan gerefereerd wordt, betreft kap van productiebos en hield verband met veiligheid voor vliegverkeer. Die kap is in het kader van voorliggend bestemmingsplan niet van belang.
2. Inspreker was in de veronderstelling dat na de laatste bijeenkomst met de “werkgroep Hulten” nog een nadere terugkoppeling zou plaatsvinden voordat het definitieve principeplan ter inzage wordt gelegd. Intussen is met inspreker gesproken over de precieze voorgestelde ligging van het fietspad, die voor een klein gedeelte op zijn perceel ligt. Als deze grond nodig is voor het project kan met de aankopers van de provincie nader worden onderhandeld over compensatie.
3. De gemeente Tilburg zal het ontwerp bestemmingsplan voor de fietsbrug gelijktijdig ter inzage leggen met het ontwerp bestemmingsplan voor de N282. Binnen het ontwerp bestemmingsplan voor de N282 is de fietsverbinding vanuit Hulten naar de fietsbrug opgenomen. De fietsbrug zelf ligt op grondgebied van de gemeente Tilburg. Onder zienswijze 1 is ingegaan op de nut en noodzaak van de fietsverbinding en de fietsbrug.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

3: Reactie 16ink00916 (ontvangen 13 januari 2016)

Samenvatting:

Merkt op dat het bestaande tracé het militaire kamp (1831-1837 en mobilisatie van krijgstroepen 1870, 1914-1918 en WO II) doorkruist en heeft daarover de volgende vragen:

1. Krijgt dit onderwerp aandacht in de onderliggende onderzoeken?
2. Op welke wijze is dit vertaald in archeologisch onderzoek?
3. Is er aandacht voor de mogelijke ontsluiting van dit erfgoed?

Oordeel:

1. Tijdens de vooronderzoeken was niet bekend dat het kamp op deze locatie lag, dit bleek pas in een later stadium. De vindplaats blijkt nog intact te zijn. De methodiek die gebruikt is (booronderzoek), is te grofmazig om dit soort archeologische resten op te sporen. Hierdoor is het kamp in het voortraject gemist en heeft het gebied niet een archeologische bescherming gekregen.
Gelet op de nieuwe beschikbare informatie wordt het voorontwerp bestemmingsplan aangepast en wordt de dubbelbestemming Waarde – Archeologie ook opgenomen op het deel van het tracé dat door het kamp heen gaat. Voor dit deel wordt eveneens een aanduiding ‘militair kamp’ opgenomen. In de regels wordt daarbij een bepaling opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding ‘militair kamp’ het alleen is toegestaan om `de grond te roeren` als er archeologische begeleiding plaatsvindt. Deze regeling wijkt dus af van de gebruikelijke bepaling dat alleen bij bodemingrepen dieper dan 40 cm en bij een oppervlakte meer dan 100 m² archeologisch onderzoek is vereist. Deze ondergrens van 40 cm beneden maaiveld komt voor het deel van het tracé dat door het kamp heen gaat dus te vervallen.
Om de archeologische resten niet zonder meer verloren te laten gaan, wordt er dus voor gekozen om een archeologische begeleiding uit te laten voeren ter plaatse van het deel van het tracé dat door het kamp heen gaat. De archeologische begeleiding zal vanaf het klaar maken van het tracé voor de ontwikkeling plaatsvinden omdat de archeologische resten al direct vanaf het maaiveld aanwezig zijn. De precieze afspraken en methodiek worden in een Programma van Eisen beschreven dat door het bevoegd gezag wordt geaccordeerd.
2. Zie punt 1.
3. De aanpassing van de N282 leidt niet tot wijziging van de ontsluiting van het erfgoed. De ontsluiting van het erfgoed zal altijd plaatsvinden via de gemeentelijke wegen, zoals de Julianastraat.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het plan. Het deel van het tracé dat door het kamp heen gaat, krijgt een dubbelbestemming Waarde – Archeologie en een aanduiding ‘militair kamp’. In de regels wordt een specifieke regeling opgenomen waarmee de ondergrens van 40 cm en 100 m² komt te vervallen.

4: Reactie 16ink01118 (ontvangen 15 januari 2016)

Samenvatting:

1. Door het verleggen van de toegang tot het perceel worden eiken- en beukenbomen geveld, waardoor de aanwezige roekenkolonie en de Ecologische HoofdStructuur (EHS) geweld wordt aangedaan. Ook vleermuizen en roofvogelsoorten krijgen ernstig te lijden of verdwijnen zelfs. Ziet mogelijkheden voor een alternatief, waarbij de bestaande in- en uitrit blijft gehandhaafd.
2. De in het plan opgenomen vervangende in- en uitrit voor het perceel is niet goed opgenomen/weergegeven. Bij de inspraakreactie is een uitgewerkt alternatief toegevoegd, waarbij een nieuwe in-/uitrit wordt gecreëerd over perceel Rijksweg 7.

Oordeel:

1. Het plan wordt aangepast zodat de bestaande in- en uitrit gehandhaafd blijft. Hierdoor kunnen aanwezige bomen blijven staan en is er geen sprake van aantasting van aanwezige fauna (roeken).
2. De uitrit zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan wordt gehandhaafd. De vervangende in- en uitrit wordt gerealiseerd op het meest westelijk gelegen deel van het beschikbare perceel. De aanwezige bebouwing op het perceel wordt in zijn geheel gesloopt.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- De inrit wordt op principeplan aangepast conform de huidige situatie. De eerder gekozen verlegging is niet wenselijk gelet op aanwezigheid van roekenkolonie in de bomen op het perceel.

5: Reactie 16ink01427 (ontvangen 19 januari 2016)

Samenvatting:

1. Hebben bezwaar tegen verbreding wegdeel tussen kruising Oosthoutseweg en kruising Julianastraat, omdat dit een verkeersaantrekkende werking heeft voor sluipverkeer tussen A27 en A58 maar de doorstroming vanwege de verkeerslichten niet significant zal verbeteren.
2. Verwacht een toename van geluidsoverlast op de Oosterhoutseweg.

Oordeel:

1. Er is geen significante toename van verkeer op de Oosterhoutseweg door de verbreding van het wegdeel kruising Oosterhoutseweg – kruising Julianastraat. In paragraaf 3.2.1.1 onder het kopje 'gebruik' wordt ingegaan op de verkeersafwikkeling.
2. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen (zie ook ambtelijke wijzigingen). Dit onderzoek gaat specifiek in op de geluidsbelasting ter plaatse van Oosterhoutseweg 7 en Rijksweg 217. Ook is de verbreding van het wegvak Oosterhoutseweg – Julianastraat in het aangepaste onderzoek opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat er ter plaatse van geen enkele geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. De toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de

streefwaarde bedraagt bij de Oosterhoutseweg 7 maximaal 1,1 dB. Omdat er geen sprake is van reconstructie, is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist. Ook onderzoek naar het oplossen van de sanering in het onderzoeksgebied is niet nodig.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

6: Reactie 16int00491 (ontvangen 20 januari 2016)

Samenvatting:

1. Wensen verkeersremmende maatregelen voor scooters in oost-west richting bij overgang van het fietspad naar de ventweg.
2. Vragen of het voetpad voor de toegang van het autoschadebedrijf gelijkvloers wordt uitgevoerd.
3. Pleiten voor voldoende parkeerplaatsen voor de woningen aan de ventweg, zodat vrije doorgang voor vrachtverkeer is gewaarborgd.
4. Vragen of de signaleringslus bij stoplichten geschikt/gevoelig te maken is voor motoren.
5. Zijn van mening dat het doorlopen van het fietspad bij 't Vermaeck (doodlopend) verwarrend is voor fietsers. Hierin schuilt het gevaar dat fietsers onveilig ter hoogte van Chinees restaurant (einde fietspad) de N282 oversteken.

Oordeel:

1. Deze verkeersremmende maatregelen zijn niet planologisch relevant en hoeven niet te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan staat verkeersremmende maatregelen niet in de weg. Hier kan bij de verdere uitwerking invulling aan gegeven worden.
2. Het bestemmingsplan staat de uitvoering van het voetpad zowel gelijkvloers als op hoogte niet in de weg. Bij de verdere uitwerking kan hier invulling aan gegeven worden.
3. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor voldoende parkeerplaatsen. Het principeplan in bijlage 1 bij het bestemmingsplan is aangepast zodat langs de ventweg ter hoogte van Rijksweg 100 – 110 meer parkeerplaatsen zijn ingetekend. Als gevolg hiervan is het trottoir versmald tot een uitstapstrook. Wel dient opgemerkt te worden dat er een minimale strook dient te komen tussen de erfgrans (afscheiding voortuin) en de parkeervakken. De ruimte ter hoogte van Rijksweg 98 en 96 is te smal voor extra parkeerplaatsen.
4. De signaleringslus wordt geschikt gemaakt voor motoren. Dit is niet planologisch relevant en komt daarom niet specifiek terug in het bestemmingsplan.
5. Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het principeplan aangepast zodat het fietspad niet doorloopt ter hoogte van restaurant 't Vermaeck.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Het principeplan in bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangepast zodat een rekening wordt gehouden met de aanleg van parkeervakken en versmalling van het trottoir tussen de huizen 100 en 110.
- Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het principeplan aangepast zodat het fietspad niet doorloopt ter hoogte van restaurant 't Vermaeck.

7: Reactie 16ink01793 (ontvangen 26 januari 2016)

Samenvatting:

1. Onderschrijft de intentie om Hulten verkeersluw te maken, maar vindt de gekozen manier te kostbaar en ingrijpend voor bedrijven langs de Rijksweg. Vindt het geen goed plan om gedeelte Rijksweg geheel te verwijderen en in te planten met bomen. De Oude Baan is niet geschikt voor het te verwachten verkeer en zal dure aanpassingen vergen. Is van mening dat Rijksweg ook autoluw te maken is door versmallingen met bloembakken, verkeerlichten met om en om een richting, drempels, borden voor bestemmingsverkeer en handhaving daarvan.
2. Kan niet akkoord gaan met geplande fietsroute vanaf fietsbrug Tilburg naar Oude Baan over zijn perceel.

Oordeel:

1. In bijlage 4 is het MER opgenomen. In dit MER wordt ingegaan op nut en noodzaak van het project, alternatieven ontwikkeling en keuze voor het voorkeursalternatief. Door de rijksweg door 't Blok op te heffen wordt het doorgaand verkeer door Hulten gestremd en ontstaat er een positief effect op natuur (ontsnippering).
2. De inspraakreactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Met grondeigenaren zullen komende periode gesprekken plaatsvinden.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

8: Reactie 16ink01874 (ontvangen 26 januari 2016)

Samenvatting:

1. Hebben in huidige situatie al overlast van binnenschijnende koplampen van verkeersbewegingen onbemand tankstation aan de overzijde Rijksweg. Afrijdend verkeer doorgeleiden naar stoplichten is prima, maar zijn bevreesd dat mogelijk verkeer vanaf tankstation direct zal oversteken en via parallelweggetje weer de weg op gaan. Pleiten voor bord "alleen bestemmingsverkeer" bij ingang parallelstraat.
2. Parkeermogelijkheden voor bewoners, bezoekers e.d. Rijksweg zijn nu al erg beperkt. Pleiten daarom voor extra parkeervoorzieningen
3. Willen weten hoe perceel aan de overzijde (te slopen panden) er straks uit komt te zien en of daar eventueel nog bebouwing komt.
4. Willen weten of afslagstroken naar parallelstraat worden voorzien van verkeerslichten.
5. Vragen of het mogelijk is om speelterreintje in de Stedenbaan te ruimen en eventueel doorgang van auto's toe te staan. Daardoor Chinees restaurant en aanwonenden bereikbaar via Stedenbaan en Europalaan.
6. Verzoeken opname van bouwkundige staat van hun woningen voor aanvang van de werkzaamheden; eventuele scheuren en/of schade wil men vergoed krijgen.

Oordeel:

1. In de huidige situatie moeten de auto's welke het tankstation verlaten over een drempel heen en staan de auto's bijna haaks op de rijbaan gericht. In de nieuwe situatie zullen de auto's niet meer over een drempel hoeven te rijden en staan zij schuin ten opzichte van de nieuwe N282. Ook kunnen de auto's door de aanleg van een middenberm niet de N282 opdraaien richting Breda. Hierdoor zal de lichtinval in de woning door het nieuwe ontwerp tot een minimum worden verlaagd. Een mogelijke extra mitigerende maatregel is het plaatsen van lichtschermen in de middenberm. Maatregelen als een lichtschermbord "alleen bestemmingsverkeer" hoeft niet in het bestemmingsplan opgenomen te worden, maar behoort bij de nadere uitwerking. Het bestemmingsplan maakt deze maatregelen in ieder geval niet onmogelijk.
2. Het principeplan (bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan) wordt aangepast zodat een rekening wordt gehouden met de aanleg van parkeerhavens (al dan niet gelijkvloers) door versmalling van het trottoir ter hoogte van Rijksweg 100 – 110. Wel dient opgemerkt te worden dat er een minimaal trottoir dient te komen tussen de erfgrans (afscheiding voortuin) en de parkeervakken.
3. Het terrein waar de woningen worden gesloopt wordt ingericht als infiltratievoorziening. De gronden hebben in het bestemmingsplan de bestemming 'Groen'. Binnen de bestemming 'Groen' mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m.
4. De afslagstroken naar de parallelweg worden voorzien van verkeerslichten.
5. Er wordt niet voor gekozen om het speelterreintje te ruimen en doorgang van auto's ter plaatse toe te staan. Reden hiervoor is dat een dergelijke doorgang kan leiden tot sluipverkeer vanaf het industrieterrein dat stoplichten bij de Europalaan wil vermijden.
6. Zoals aangegeven in paragraaf 5.11 van de toelichting van het bestemmingsplan zal bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening worden gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig zal een nulopname plaatsvinden.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd;

- Het principe plan wordt aangepast zodat een rekening wordt gehouden met de aanleg van parkeervakken en versmalling van het trottoir tussen de huizen 100 en 110.

9: Reactie 16ink02038 (ontvangen 29 januari 2016)**Samenvatting:**

1. Nut en noodzaak van voorontwerpbestemmingsplan worden betwijfeld en zijn onvoldoende onderbouwd.
2. Besluitvorming is gebaseerd op gedateerd, verouderde gegevens en daarmee onzorgvuldig. Gewezen wordt op het Milieueffectrapport (MER) uit 2011.
3. In contacten met de provincie is steeds gesteld dat er geen gronden van inspreker benodigd zijn. Volgens de inrichtingstekening moeten zij nu toch nog grond afstaan. Inspreker is primair van mening dat geen grond dient te worden afgestaan en indien dit toch noodzakelijk is, dit tegen een faire prijs dient te gebeuren.

4. De plannen komen niet overeen met verkeerveiligheidsbelangen. Vanuit de richting Tilburg moet men via industrieterrein naar hun woning. Vanaf parallelweg voor de woning is het niet veilig om de Rijksweg op te draaien vanwege achterop komend verkeer en de Parallelweg is slecht toegankelijk voor caravans en vrachtwagens.
5. De met de provincie afgesproken verschuiving van hun inrit (oostwaarts) is niet opgenomen in het plan.
6. Willen dat de hoge bomen vóór hun perceel (deel uitmakend van de EHS) gehandhaafd blijven.
7. Er moet een geluidswerende voorziening komen om hun woon- en leefklimaat te garanderen of te verbeteren.

Oordeel:

1. In paragraaf 3.1.1 van de toelichting wordt ingegaan op de nut en noodzaak van het plan. Ook in het MER (bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan) wordt ingegaan op de probleem- en doelstelling, met aandacht voor verkeersafwikkeling. De belangrijkste knelpunten ter hoogte van de N282 zijn enerzijds de hoge I/C-verhoudingen op een aantal wegvakken en anderzijds de erfonthoudende functie van de N282 ter hoogte van Rijen en met name Hulten, waardoor veel modaliteiten samenkomen in combinatie met behoorlijke snelheidsverschillen. Daarnaast zal het verkeersafwikkelingsniveau van de kruispunten onvoldoende zijn in de autonome ontwikkeling door de toename van de intensiteiten. De (al slechte) oversteekbaarheid van de weg op ongeregelde locaties neemt door de toename van de intensiteiten verder af. In paragraaf 3.2.1.1. wordt ingegaan op de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie. Hieruit blijkt dat het plan leidt tot een verbetering van de verkeersafwikkeling.
2. Er is inderdaad een MER in 2011 opgesteld. Een MER is niet meer passend wanneer er sprake is van een wezenlijk ander alternatief dan reeds opgenomen in het MER of wanneer wezenlijk andere effecten optreden die in de besluitvorming betrokken hadden moeten worden. Leidend voor het bestemmingsplan is dat er een zorgvuldige afweging ten aanzien van milieueffecten moet plaatsvinden en dat het proces zorgvuldig is doorlopen. De ontwikkelingen die sindsdien rondom de N282 hebben plaatsgevonden, leiden in principe tot gunstigere milieueffecten. Er is met het nieuwe verkeersmodel sprake van lagere verkeersintensiteiten en de ontwikkelingen leiden niet tot aantasting van belangrijke waarden of grote toename van geluidgehinderden. Hierna wordt aangegeven op welke wijze is zorggedragen voor een zorgvuldige afweging van milieueffecten.
 Het MER heeft van 6 augustus t/m 17 september 2012 ter inzage gelegen. De Commissie m.e.r. heeft op 15 oktober 2012 een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht. De Commissie heeft essentiële tekortkomingen geconstateerd en geadviseerd een aanvulling op het MER te maken. Deze aanvulling is dan ook in 2012 opgesteld (zie ook Bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan). De aanvulling geeft antwoord op de vragen van de Commissie m.e.r.
 Na 2012 heeft eveneens een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden en is een aantal uitgangspunten veranderd, aan de hand waarvan het VKA vervolgens op kleine onderdelen is geoptimaliseerd. Daarnaast bedraagt de verstreken tijd tussen het gereedkomen van het MER en de procedure van het bestemmingsplan bijna vijf jaar. Er is daarom in 2015 een addendum/oplegnotitie opgesteld waarin wordt aangegeven of de effectbepaling van het MER uit 2011 dient te worden aangepast als gevolg van aanpassingen aan het voorkeursalternatief, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe onderzoeksresultaten. Ook wordt aangegeven of dit leidt tot aanpassing van de conclusies van het MER. Ook dit addendum/oplegnotitie is in bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

Daarnaast gaat de toelichting van het bestemmingsplan in op alle relevante milieuaspecten en is er nader onderzoek verricht. Het bestemmingsplan geeft daarmee voor elk relevant milieuaspect aan wat de gevolgen zijn van het principeplan en hoe hiermee wordt omgegaan. Het bestemmingsplan (inclusief MER) wordt twee keer (voorontwerp en ontwerp) ter inzage gelegd. In deze periodes heeft een ieder nog de mogelijkheid om inspraak/zienswijzen in te dienen, ook ten aanzien van eventuele milieueffecten. Hiermee is een zorgvuldige procedure gewaarborgd.

Gelet op bovenstaande is de besluitvorming niet gebaseerd op verouderde gegevens en is er een zorgvuldige afweging gemaakt.

3. Het ontwerp van de weg blijft buiten de perceelsgrenzen van indiener. Indien ervoor gekozen wordt om het trottoir door te laten lopen, dan ligt hier nog een ontwerpogave. Getracht wordt om hier binnen het ontwerp ruimte voor te vinden.
4. Gelet op beschikbare ruimte en verkeersveiligheid is gekozen voor het huidige ontwerp. Gemeente en provincie willen de gelegenheid bieden om een andere oplossing te bedenken en voeren daartoe verkennende gesprekken. Indien er een andere oplossing voorhanden blijkt, wordt dit indien noodzakelijk via een aparte planprocedure geregeld.
5. Het principeplan in bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast zodat de in/uitrit aan de westzijde van het perceel oostwaarts wordt verschoven. Daarbij is aangegeven dat de definitieve ligging van de in/uitrit in overleg met de eigenaar wordt vastgelegd.
6. Het cluster bomen op de grens van de percelen Rijksweg 111a en 111b blijft gehandhaafd. Het principeplan wordt aangepast zodat de inrit (zoals deze op het principeplan in het voorontwerp bestemmingsplan stond ingetekend) wordt verschoven conform de inrit in de huidige situatie. Hierdoor kunnen de bomen blijven staan.
7. Op grond van het akoestisch onderzoek in bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan (zie ook ambtelijke wijzigingen) blijkt dat de toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de streefwaarde minder dan 1 dB bedraagt. Omdat er geen sprake is van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist.

Voorts worden mede namens een aantal andere indieners de volgende punten ingebracht.

1. Wensen een keerpunt (keerlus) om vanuit richting Tilburg hun huispercelen te bereiken. Eventueel met sensoren in de weg bij oversteekpunt, gekoppeld met stoplichten.
2. Fiets-/voetpad gelijkvloers met de rijbaan van de parallelweg.
3. Willen bij de stoplichten met Julianastraat een snelheidsbeperking tot 50 km/u. Als alternatief snelheidsbeperking tot 70 km/u vanaf kruising Julianastraat tot aan stoplichten bij MotorCentrum Rijen.
4. Zien graag continue snelheidscontrole, bijvoorbeeld via flitspaal
5. Punt 6 geluidswand met glas voor doorkijk
6. Oude inrit herzien

Oordeel:

1. Gelet op beschikbare ruimte en verkeersveiligheid is gekozen voor het huidige ontwerp. Er zal nog verkend worden of een andere oplossing mogelijk is. Indien er een andere oplossing voorhanden is, wordt dit indien noodzakelijk via een aparte planprocedure geregeld.
2. Het bestemmingsplan staat de uitvoering van het fiets/voetpad gelijkvloers niet in de weg.
3. Er wordt niet gekozen voor een snelheidsbeperking op de provinciale weg omdat dit de doorstroming kan beperken. Gemeente en provincie willen wel de gelegenheid bieden om een andere oplossing te bedenken voor ontsluiting van de percelen aan Rijksweg 111A – 113 en voeren daartoe verkennende gesprekken. Indien er een andere oplossing voorhanden blijkt, wordt dit indien noodzakelijk via een aparte planprocedure geregeld. In geval van een alternatieve oplossing worden mogelijk ook de bezwaren met betrekking tot de snelheid op dit deel van het tracé weggenomen.
4. Maatregelen voor snelheidscontrole in de vorm van flitspalen is geen ruimtelijk relevant aspect dat meegenomen wordt in een bestemmingsplan. Bij de verdere uitwerking kan hier invulling aan gegeven worden.
5. Op grond van het akoestisch onderzoek in bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan(zie ook ambtelijke wijzigingen) blijkt dat de toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de streefwaarde minder dan 1 dB bedraagt. Omdat er geen sprake is van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist. Er is dan ook geen sprake van toepassing van een geluidswand. Het cluster bomen op de grens van de percelen Rijksweg 111a en 111b blijft gehandhaafd. Het principeplan wordt aangepast zodat de inrit (zoals deze op het principeplan in het voorontwerp bestemmingsplan stond ingetekend) wordt verschoven conform de inrit in de huidige situatie. Hierdoor kunnen de bomen blijven staan.
6. Het cluster bomen op de grens van de percelen Rijksweg 111a en 111b blijft gehandhaafd. Het principeplan wordt aangepast zodat de inrit (zoals deze op het principeplan in het voorontwerp bestemmingsplan stond ingetekend) wordt verschoven conform de inrit in de huidige situatie. Hierdoor kunnen de bomen blijven staan.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Het principeplan in bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast zodat de in/uitrit aan de westzijde van het perceel oostwaarts wordt verschoven. Daarbij is aangegeven dat de definitieve ligging van de in/uitrit in overleg met de eigenaar wordt vastgelegd.
- Het principeplan wordt aangepast zodat de inrit (zoals deze op het principeplan in het voorontwerp bestemmingsplan stond ingetekend) wordt verschoven conform de inrit in de huidige situatie.

10: Reactie 16ink02200 (ontvangen 31 januari 2016)**Samenvatting:**

De inspraakreactie heeft uitsluitend betrekking op de verbreding van het wegdeel tussen de Julianastraat en de Oosterhoutseweg,

1. Verbreding is een gevolg van het niet oplossen van de problematiek op de A58 door andere overheden. De verbreding faciliteert sluijverkeer A27 en A58 (twee richtingen). De verbreding is niet bedoeld voor inwoners Gilze en Rijen maar hoofdzakelijk voor forensen vanuit Oosterhout en overig sluijverkeer.

2. De verbreding heeft onnodige bomenkap en aantasting van natuur tot gevolg
3. Er zal extra geluidsoverlast ontstaan.
 - a. Mist de argumentatie dat dit niet het geval zal zijn en vindt het argument van beter asfalt niet geloofwaardig.
 - b. Er is al sprake van geluidsoverlast van helikopters van het vliegveld dat zich niet aan de afgesproken contour houdt. Vreest dat verbreding van de N282 aanleiding is om de geluidscontour vliegveld meer richting Atalanta te leggen en mist hierover de afspraken in het bestemmingsplan.
 - c. Mist maatregelen om geluidsoverlast te voorkomen, (bijvoorbeeld een geluidswal of houtwal) passend in de natuurlijke omgeving.
 - d. Mist extra afspraken met vliegbasis over het te gebruiken geluidscontour met betrekking tot de toegestane vliegbewegingen.

Oordeel:

1. Herkomsten en bestemmingen ter hoogte van het wegvak Hulten laten zien dat dit er op dit wegvak vrijwel geen doorgaand verkeer zit. Vrijwel al het verkeer heeft een herkomst en/of bestemming in het studiegebied. Analyse van de herkomsten en bestemmingen bij het wegvak N260 (tussen de A58 en de kruising Burg. Ballingsweg / Burg. Letschertweg) laat zien dat de weg voornamelijk dient als ontsluiting voor Rijen en met name de Reeshof. Doorgaand verkeer (noord-zuid richting) bedraagt maximaal 5%. Dat wil zeggen dat er weinig verkeer op de weg rijdt dat, gezien de functie van de weg, hier niet thuishoort. Aanpassing van de N282 is daarmee geen oplossing voor de beperkte restcapaciteit op de A58.
2. Er is inderdaad sprake van aantasting van gebied dat behoort tot het Natuurnetwerk Nederland (voormalig EHS). Nut en noodzaak van de verbreding zijn in paragraaf 3.1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. In het MER is alternatievenonderzoek uitgevoerd. Deze gronden worden gecompenseerd door aanleg van bos in 't Blok en door inrichting van gronden voor natuur bij de Molenschotse heide.
3. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen (zie ook ambtelijke wijzigingen). Dit onderzoek gaat specifiek in op de geluidsbelasting ter plaatse van Atalanta. Uit de rekenresultaten blijkt dat er ter plaatse van geen enkele geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting blijft met 46,92 dB onder de streefwaarde van 48 dB. Omdat er geen sprake is van reconstructie, is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist. Ten aanzien van de geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor als gevolg van het project N282 een hogere waarde van toepassing is, is tevens gekeken naar de gecumuleerde geluidsbelasting. Een belangrijke bron waarmee gecumuleerd is, is het vliegverkeer van en naar de vliegbasis Gilze-Rijen. Bij Atalanta is het aanvragen van een hogere waarden niet noodzakelijk.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

11: Reactie 16ink03139 (ontvangen 5 februari 2016)

Samenvatting:

1. Door de Zuidelijke afbuiging van de N282 ter hoogte van de woning (richting Burg. Ballingsweg) wordt het perceel ingeklemd in een driehoek, met aan alle drie de zijden een weg. Dit maakt dat indiener direct belanghebbende is bij de plannen en het ter inzage gelegde voorontwerp.
2. Gevreesd wordt voor een aanzienlijke toename van geluid. Het is onvoldoende duidelijk of gemotiveerd of deze voorziening de geluidsoverschrijding ook daadwerkelijk compenseert.
3. Vanwege de geluidsoverlast is in het plan een geluidsvoorziening voorzien.
 - a. Inspreker ziet dit niet als een gewenste oplossing. Het bestaande uitzicht (ruim uitzicht over onbebouwd en groen agrarisch gebied) wordt in ernstige mate aangetast. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor inspreker een onaanvaardbare beperking.
 - b. De nieuwe weg en in ieder geval de geluidswal liggen bovenop het weiland en tuinhuis van inspreker. De weg komt net langs de schuur. Inspreker wenst geen grond af te geven ten gunste van de weg en wil niet dat het tuinhuisje ten koste gaat van de weg en/of geluidswal. Inspreker stelt zich op het standpunt dat de weg wat verder weg moet liggen waardoor deze niet over het perceel loopt. Tevens is dit gunstiger voor het geluid. Inspreker is van mening dat de weg ten minste een aantal meter van het perceel verwijderd moet worden, anders is helemaal sprake van een opgesloten gevoel na realisatie van de geluidswal.
 - c. Als duidelijk is dat de geluidswal wordt geaccepteerd en er geen alternatieven meer mogelijk zijn, wil indiener graag in overleg over type. Indiener wenst bespreekbaar te maken dat er begroeiing tegen de geluidswal wordt geplaatst zodat er geen sprake is van een stenen omheining. De kosten voor de eventuele begroeiing mogen niet voor rekening van indiener komen. Indiener wenst dat een geluidswal alle verkeer (inclusief vrachtwagens) aan het zicht onttrekt.
4. Indiener geeft geen toestemming voor gebruik van gronden. Indiener had verwacht dat hierover al gesprekken gevoerd zouden zijn voordat de plannen ter inzage werden gelegd. Zonder akkoord van eigenaren kan immers niet gestart worden met de feitelijke aanleg.
5. Indiener vraagt zich af of het voordeel van de bewoners van Hulten opweegt tegen de kosten van het plan. Is onderzocht hoeveel van het verkeer ook daadwerkelijk via die weg terug naar Tilburg gaat en hoeveel auto's mogelijk via de nieuwe weg de snelweg kiezen bij Gilze.
6. Door de gemeente is onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is.
7. Indiener kan de nut en noodzaak van de nieuwe weg niet helemaal onderschrijven en begrijpen. Indiener vraagt zich af of het nieuwe stuk, los van het financiële aspect, dermate voldoende ontlasting voor de kern van Hulten geeft dat dit in het kader van een goede ruimtelijke ordening rechtvaardigt dat er weer een heel stuk asfalt bij komt.
8. Indiener vraagt voor welke verlichting wordt gekozen. De straatverlichting zal immers boven de geluidswal uit gaan komen en leidt mogelijk tot lichtoverlast.
9. Verwacht dat de verbreding/aanpassingen van de wegenstructuur veel extra verkeer tot gevolg zal hebben, met mogelijk gevolgen voor de luchtkwaliteit. De woning van indiener ligt dichterbij de weg dan de ijkpunten in de rapportage die bij het voorontwerpplan is gevoegd.
10. Stelt zich op het standpunt dat het plan een negatieve invloed heeft op de waarde van haar onroerend goed en dat deze schade volledig vergoed zal worden.

11. Wijst erop dat gedegen onderzoek moet worden verricht naar alternatieve mogelijkheden. Legt de mogelijkheid voor om de weg vanaf Rijen wat eerder (bij de vliegbasis) in Zuidelijke richting af te laten buigen en zodoende op grotere afstand van (liefst geheel buiten) het perceel te realiseren. Dit zou (voor een deel) tegemoet kunnen komen aan de bezwaren en minder belastend zijn voor het perceel en belangen van indiener.
12. Indiener geeft aan open te staan voor aanvullend overleg over de zaak en de invulling van diverse punten.

Oordeel:

1. Het klopt dat indiener direct belanghebbende is bij de plannen zoals deze ter inzage zijn gelegd.
2. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen (zie ook ambtelijke wijzigingen). Dit onderzoek gaat specifiek in op de geluidsbelasting ter plaatse van het perceel van indiener. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij 8 woningen overschrijdt. De woning van indiener is een van deze woningen. De geluidsbelasting bedraagt 58,91 dB. De maximaal toelaatbare waarde van 58 dB wordt hiermee dus ook overschreden. Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn de effecten en toepasbaarheid van geluidmaatregelen onderzocht. Uit de rekenresultaten volgt dat met toepassing van 390 meter stil wegdek type SMA-NL-5 en een 195 meter lange geluidswal van 4 m hoog er bij geen enkele woningen nog sprake is van een overschrijding van de maximale waarde van 58 dB. Het blijkt niet mogelijk (mede vanwege de aanwezigheid van een kruispunt) om de geluidbelasting bij alle woningen terug te brengen tot onder de voorkeursgrenswaarde. Voor 6 woningen (waaronder de woning van indiener) is het noodzakelijk om een hogere waarde aan te vragen. Uit een gevelisolatie onderzoek zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau. Dit gevelisolatie onderzoek zal nog uitgevoerd worden.
3. Geluidsvoorziening:
 - a. Indien er sprake is van planschade door de mogelijkheid van plaatsing van een geluidsvoorziening, is het mogelijk een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming. Wanneer blijkt dat een tegemoetkoming gerechtmatig is, zal de schade worden vergoed.
 - b. Het verloop van het tracé ter plaatse van de afbuiging is aan de hand van de volgende overwegingen bepaald: Als randvoorwaarde geldt er een ontwerpsnelheid van 80km/u, waardoor er geen bochten kunnen worden toegepast met R<300 meter bij een verkanting van 2,5. Bij het bepalen van de ligging van de afbuiging heeft eveneens afstemming/overleg plaatsgevonden met Defensie in het kader van rijksbelangen. Zo mag het tracé niet te dicht langs de taxibaan voor het vliegverkeer lopen. Ten aanzien van ruimtebeslag wordt aangegeven dat alle oriënterende gesprekken zijn geweest. Na vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan worden alle eigenaren benaderd in het kader van grondverwerving.
 - c. Gelet op het akoestisch onderzoek is in de plannen rekening gehouden met een geluidsvoorziening. De invulling van deze voorziening (een geluidsscherm of een geluidswal) is nog niet bekend. Een geluidswal vraagt meer ruimtebeslag. Dit maximale ruimtebeslag is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan.
4. Alle oriënterende gesprekken zijn reeds geweest. Na vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan worden alle eigenaren benaderd in het kader van grondverwerving.
5. Herkomsten en bestemmingen ter hoogte van het wegvak Hulten laten zien dat dit er op dit wegvak vrijwel geen doorgaand verkeer zit. Vrijwel al het verkeer heeft een herkomst en/of bestemming in het studiegebied. Analyse van de herkomsten en bestemmingen bij het wegvak N260 (tussen

de A58 en de kruising Burg. Ballingsweg / Burg. Letschertweg) laat zien dat de weg voornamelijk dient als ontsluiting voor Rijen en met name de Reeshof. Doorgaand verkeer (noord-zuid richting) bedraagt maximaal 5%. Dat wil zeggen dat er weinig verkeer op de weg rijdt dat, gezien de functie van de weg, hier niet thuishoort.

6. Hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de financiële haalbaarheid. De kosten voor het project bestaan uit onder meer kosten voor de aanleg van de weg en bijbehorende voorzieningen, mitigerende en landschappelijke maatregelen, natuurcompensatie, planschade, kosten voor grondverwerving en planvorming. Als provincie is in de Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2016-2020 in totaal ca € 22 mln opgenomen voor dit project. Hiermee is het plan financieel uitvoerbaar.
7. Nut en noodzaak van de plannen zijn opgenomen in paragraaf 3.1.1. van de toelichting. In paragraaf 3.2.1 wordt tevens ingegaan op de toekomstige situatie inclusief verkeersafwikkeling. Hieruit blijkt dat in de kern Hulten de I/C-waarden dalen tot 0,1, hetgeen wordt veroorzaakt door de omlegging van de doorgaande route naar Tilburg via de Burgemeester Ballingsweg. Een afweging van diverse alternatieven is opgenomen in het MER (bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan).
8. Het is nog onduidelijk welk type verlichting wordt gekozen. Bij de verdere planuitwerking zal rekening worden gehouden met de wensen van belanghebbenden.
9. In bijlage 8 is de rapportage 'luchtkwaliteitsonderzoek' opgenomen. In dit onderzoek is de bijdrage van het wegverkeer in de verschillende jaren/situaties berekend. Daarbij zijn geen ijkpunten gehanteerd, maar is een wegvakverdeling opgenomen. Er is getoetst of er voldaan kan worden aan de normen gesteld in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De luchtkwaliteit is berekend op 10 meter uit de wegrand (toetsafstand) en aanvullend op 50, 100, 500 en 1000 meter uit de wegrand. Rondom de wegvakverdeling zijn contourpunten weergegeven. Deze contourpunten liggen de hele weg, ook langs het perceel van indiener. Uit de berekeningen blijkt dat het project niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden. Daarmee is voldoende onderbouwd dat het project voldoet aan de wet- en regelgeving voor de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub a Wm). Hiermee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering in de planvorming.
10. Ten aanzien van de waarde van het vastgoed wordt aangegeven dat indien er sprake is van planschade door dit bestemmingsplan, het mogelijk is om een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming. Wanneer blijkt dat een tegemoetkoming gerechtmatig is, zal de schade worden vergoed.
11. In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de alternatieve mogelijkheden (zie bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan). Ten aanzien van het verschuiven van de afbuiging naar de gronden van Defensie wordt verwezen naar de overwegingen zoals deze zijn opgenomen onder punt 3b van deze beantwoording.
12. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

12: Reactie 16ink03018 (ontvangen 5 februari 2016)

Samenvatting:

Wijst op enkele passages uit MER-rapport 2011, waarin gevolgen voor de zweefvliegclub zijn aangegeven onder het gekozen voorkeursalternatief 5. Hierin was nog sprake van een mogelijke directe oversteek van de clublocatie naar de vliegbasis. Deze oversteek is niet opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. De gevolgen voor de zweefvliegclub zijn onder andere;

1. Oversteken is niet meer mogelijk. In de inspraakreactie wordt de te volgen route naar en van de vliegbasis omschreven; vele kilometers en tijd extra per vliegdag over verkeersaders met mogelijk ook extra verkeersgevaar.
2. De clublocatie wordt zeer moeilijk bereikbaar voor automobilisten. Daarbij komt dat de clublocatie vanuit noordelijk richting niet langer een "eigen afslag" krijgt.
3. De clublocatie wordt onbereikbaar voor fietsers; er is alleen een tweerichtingsfietspad aan de overzijde van de Burg. Ballingsweg (Westkant), zonder de mogelijkheid om over te steken.
4. Er ontstaat een extra milieubelasting (uitstoot CO₂) en fijnstof door de vele kilometers die moeten worden gemaakt. Een eerste berekening komt uit om ca 34.000 km per jaar extra.
5. Gewezen wordt op het feit dat de gemeente als doelstelling voor de vliegbasis heeft geformuleerd "primair is het behoud en de ontwikkeling van de militaire vliegbasis uitgangspunt, daarnaast is het behoud van het recreatief medegebruik van de vliegbasis voor de zweef- en motorsportvliegtuigen" (Bron: Structuurvisie Buitengebied 2008). Het voorontwerpbestemmingsplan leidt mogelijk tot beëindiging van de zweefvliegclub, wat in strijd is met dat beleid.

De zweefvliegclub draagt de volgende alternatieven aan:

6. Kies alsnog voor alternatief 4 uit de MER. In plaats van (zoals in voorliggend plan) een totale barrière voor de oversteek van de club, is dan sprake van een beperkt effect op de oversteekbaarheid. Verwezen wordt naar meerdere passages uit het MER-rapport die pleiten voor alternatief 4.
7. Kies voor een aangepaste uitvoering van het voorontwerp, met behoud van rechtstreekse oversteekplaats (eventueel met VRI's), een afslagstrook van uit Noordelijke richting voor auto's en oversteekplaats voor fietsers.

Oordeel:

1. Er is in het voorontwerp bestemmingsplan inderdaad geen sprake van een oversteekmogelijkheid. Er heeft nadere afstemming plaatsgevonden tussen gemeente en Defensie. Defensie heeft daarin aangegeven geen problemen te hebben met een incidentele oversteek ter plaatse. Het principeplan is daarom zodanig aangepast dat er wel sprake is van een oversteekmogelijkheid. Deze oversteekmogelijkheid is alleen bedoeld voor incidentele situaties. Om te voorkomen dat illegale oversteken plaatsvinden in de middenberm van de Burgemeester Ballingsweg waardoor onveilige verkeerssituaties kunnen ontstaan, dient een beweegbaar obstakel/barrière in de middenberm gerealiseerd te worden. Gedacht kan worden aan slagbomen in de middenberm parallel aan de Burgemeester Ballingsweg.

2. Zie beantwoording punt 1. Het principeplan is aangepast ten behoeve van incidentele oversteken vanaf de zweefvliegclub. Gelet op verkeersveiligheid, is er geen sprake van een reguliere afslag vanaf het noorden.
3. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de locatie voor fietsers wordt gekozen voor aanleg van een half verhard fietspad parallel aan de Grote Leij. Dit half verhard fietspad is mogelijk op grond van de vigerende bestemming 'Agrarisch' in het bestemmingsplan buitengebied. Het pad is wel opgenomen op het principeplan, maar valt verder buiten het plangebied.
4. Zie beantwoording punt 1. Een incidentele oversteek is alsnog opgenomen, zodat leden van de vliegclub geen extra kilometers hoeven te rijden.
5. De intentie van het plan is om de zweefvliegclub voor de gemeente te behouden.
6. De afweging met betrekking tot alternatieven is opgenomen in het MER (bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan). In dit MER liggen meerdere aspecten ten grondslag aan de keuze voor het voorkeursalternatief. Een van de belangrijke aspecten in deze afweging is dat alleen alternatief 5 een oplossing biedt voor alle geconstateerde problemen zonder een nieuw knelpunt (verkeersafwikkeling alternatieve route) te creëren. Alternatief 4 lost de problemen op de N282/Bredaseweg ook op, maar er wordt tevens een nieuw knelpunt gecreëerd op de Burg. Letschertweg. Daarnaast leidt alternatief 5 tot minder milieueffecten dan alternatief 4. Daarnaast is alsnog een oversteek mogelijk gemaakt voor incidentele situaties.
7. Zie beantwoording punt 1 en punt 3.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Vooralsnog wordt een oversteekmogelijkheid naar defensierrein toegevoegd

13: Reactie 16ink03008 (ontvangen 8 februari 2016)

Samenvatting:

1. De plannen bestrijken het overgrote deel van zijn percelen. Onder andere de truckersparkeerplaats en het onbemande tankstation zouden komen te vervallen. Bovendien is de parkeerplaats nu gecertificeerd als veilig en vormt een verzorgingsplaats voor truckers, die daarmee tevens het hoofdbestanddeel van de klandizie van zijn restaurant "t Vliegveld" vormen. Het vervallen van deze verzorgingsplaats betekent de doodsteek voor het restaurant.
2. Als de plannen tot gevolg hebben dat restaurant en/of parkeerplaats moeten worden verplaatst, heeft dat ook gevolgen voor de bedrijfswoning. Deze wordt dan burgerwoning en krijgt een zeer ongunstige situering vanwege de ligging in de oksel van de nieuwe afslag Broekdijk en de afbuiging nieuwe Burg. Ballingsweg. De waarde van de woning zal fors dalen.
3. Uit de berekeningen blijkt dat in de nieuwe situatie de geluidsbelasting op de woning 60 dB(A) zal worden. Dit maakt de aanleg van een geluidswal noodzakelijk. De geluidswal gaat ten koste van het uitzicht vanuit de woning en ondanks die geluidswal, zal sprake zijn van een behoorlijke toename van geluid (tot net onder wettelijk maximum). Bovendien zal fijnstof toenemen. Ook deze factoren leiden ertoe dat de woning onverkoopbaar wordt.
4. Vindt dat in de tot nu toe gevoerde gesprekken onvoldoende erkenning is geweest voor de bedrijfsproblematiek.

5. Ziet als mogelijke oplossing (alternatief 1) het circa 120 meter “opschuiven” van de afbuiging (richting vliegbasis), waardoor parkeerterrein (en dus ook restaurant) gehandhaafd kunnen blijven en er meer afstand komt ten opzichte van zijn bedrijfswoning en de woningen Rijksweg 23, 27 en 29.
6. Als de voorliggende plannen toch worden doorgezet, is verplaatsing van het restaurant noodzakelijk. In dat geval verwacht inspreker dat hij nadrukkelijk wordt gefaciliteerd door middel van ten minste grondpositie en ruimtelijke procedures.

Oordeel:

1. Alle oriënterende gesprekken hebben reeds plaatsgevonden. Na vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan worden gesprekken gevoerd met eigenaren in het kader van grondverwerving.
2. Indien er sprake is van planschade, is het mogelijk een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming. Wanneer blijkt dat een tegemoetkoming gerechtmatig is, zal de schade worden vergoed. Zie verder ook beantwoording onder punt 1 en 3.
3. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen (zie ook ambtelijke wijzigingen). Dit onderzoek gaat specifiek in op de geluidsbelasting ter plaatse van het perceel van indiener. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij 8 woningen overschrijdt. De woning van indiener is een van deze woningen. De geluidsbelasting bedraagt 58,91 dB. De maximaal toelaatbare waarde van 58 dB wordt hiermee dus ook overschreden. Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn de effecten en toepasbaarheid van geluidmaatregelen onderzocht. Uit de rekenresultaten volgt dat met toepassing van 390 meter stil wegdek type SMA-NL-5 en een 195 meter lange geluidswal van 4 m hoog er bij geen enkele woningen nog sprake is van een overschrijding van de maximale waarde van 58 dB. Het blijkt niet mogelijk (mede vanwege de aanwezigheid van een kruispunt) om de geluidbelasting bij alle woningen terug te brengen tot onder de voorkeursgrenswaarde. Voor 6 woningen (waaronder de woning van indiener) is het noodzakelijk om een hogere waarde aan te vragen. Uit een gevelisolatie onderzoek zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau. Dit gevelisolatie onderzoek zal nog uitgevoerd worden.
Gelet op het akoestisch onderzoek is in de plannen rekening gehouden met een geluidsvoorziening. De invulling van deze voorziening (een geluidsscherm of een geluidswal) is nog niet bekend. Een geluidswal vraagt meer ruimtebeslag. Dit maximale ruimtebeslag is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan. Indien er sprake is van planschade door de mogelijkheid van plaatsing van een geluidsvoorziening, is het mogelijk een verzoek in te dienen voor een tegemoetkoming. Wanneer blijkt dat een tegemoetkoming gerechtmatig is, zal de schade worden vergoed.
Ten aanzien van luchtkwaliteit is in bijlage 8 van de toelichting van het bestemmingsplan de rapportage ‘luchtkwaliteitsonderzoek’ opgenomen. In dit onderzoek is de bijdrage van het wegverkeer in de verschillende jaren/situaties berekend. Uit de berekeningen blijkt dat het project niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden. Daarmee is voldoende onderbouwd dat het project voldoet aan de wet- en regelgeving voor de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub a Wm). Hiermee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering in de planvorming.
4. Zie punt 1.
5. Het verloop van het tracé ter plaatse van de afbuiging is aan de hand van de volgende overwegingen bepaald: Als randvoorwaarde geldt er een ontwerpsnelheid van 80km/u, waardoor er geen bochten kunnen worden toegepast met $R < 300$ meter bij een verkanting van 2,5%. Bij het bepalen van de ligging van de afbuiging heeft eveneens afstemming/overleg plaatsgevonden met Defensie in het kader van rijksbelangen. Zo mag het tracé niet te dicht langs de taxibaan voor het vliegverkeer lopen.

6. Zie punt 1.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

14: Reactie 16ink03016 (ontvangen 4 februari 2016)

Samenvatting:

1. De plannen behelzen het verbreden van de N282 tussen Rijen en Hulten. Indiener stelt de noodzaak van de verbreding tussen de Julianastraat en het kruispunt N282/N631 (de Oosterhoutseweg) ter discussie. In de MER wordt gemist een alternatief zonder verbreding van de N282 tussen de Oosterhoutseweg en de Julianastraat, maar waarbij wel de verkeersveiligheid op kruispunten wordt verbeterd en waarbij wel een betere verkeersdoorstroming aan de orde is, door gebruik te maken van een stil wegdek en het toepassen van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). In 2014 en 2015 zijn weliswaar aanvullende onderzoeken uitgevoerd, maar deze zijn niet op hun milieu-effecten beoordeeld. Het eenduidig wegbeeld kan ook vanuit de richting Dorst worden doorgevoerd. Welk probleem wordt nu opgelost met een verbreding van de N282? Uit de MER blijkt dat pas in de doorkijk naar 2020 mogelijk knelpunten ontstaan bij Rijen.

Oordeel

1. Op basis van onderzoek van Antea (2015) blijkt dat op basis van de I/C verhoudingen een uitbreiding van het wegvak Oosterhoutseweg/N631 en de Julianastraat van profiel 2x1 naar een 2x2 profiel niet noodzakelijk is. Het verkeer kan met ruim 20% groeien in de situatie 2030. Het kruispunt N631-N282 wordt in de situatie 2030 als matig beoordeeld en kan maximaal 2% meer verkeer verwerken. Op basis van deze beoordeling is een uitbreiding van het aantal opstelstroken niet noodzakelijk. De beoordeling is echter afhankelijk van de gekozen uitgangspunten waaronder de afrijdcapaciteiten. Het hanteren van CROW-richtlijnen wat betreft de afrijdcapaciteiten leidt tot een overschrijding van de grenswaarde en vervolgens tot de beoordeling slecht. Meer robuustheid op het kruispunt N631-N282 kan dan verkregen worden door extra opstelstroken op de doorgaande richtingen. Met deze extra opstelstroken is de beoordeling van de cyclustijd goed. Gelet op het onderzoek van Antea is de nut en noodzaak aanwezig om de kruispunten aan te passen.

Vanuit het oogpunt van een eenduidig, uniform wegbeeld, verkeersveiligheidsaspecten, verkeersafwikkeling in de spitsperioden en robuustheid van de wegenstructuur is de keuze gemaakt om ook het gehele wegvak Oosterhoutseweg/N631 - Julianastraat te verbreden naar 2x2 rijstroken. Hiermee wordt gekozen voor een duurzame oplossing die ook op lange termijn knelpunten op de N282 voorkomt. Met de verbreding van het wegvak wordt de eenduidigheid van de N282 doorgetrokken tot aan de kruising N631/Vijfeikenweg. Dit is een logisch punt aangezien vanaf dit punt de provinciale weg zich splitst.

De studies van Goudappel Coffeng en Antea zoals benoemd en opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan hebben betrekking op de heroverweging van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid als gevolg van een nieuw verkeersmodel. In het kader van het bestemmingsplan is

tevens een zorgvuldige afweging van milieu-effecten noodzakelijk. De milieu-effecten van de diverse alternatieven zijn in het MER beoordeeld. Daarnaast zijn in het kader van het bestemmingsplan verschillende milieu-onderzoeken uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de verbreding van de het wegvak Oosterhoutseweg/N631 - Julianastraat leidt tot aantasting van gebied dat behoort tot Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebied, voormalig EHS). De aantasting van het NNN-gebied wordt ruimschoots gecompenseerd binnen het bestemmingsplan. De verbreding leidt niet tot andere significante milieu-effecten.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

15: Reactie PM (ontvangen 4 februari 2016)

Samenvatting:

Als (toekomstige) bewoners van een perceel aan de Oude Baan is inspreker bezorgd over evt sluijverkeer, dat komende vanuit Tilburg via de Oude Baan naar Breda/ Rijen wil rijden. Dit traject wordt als bestemmingsverkeer aangemerkt, maar inspreker geeft aan dat de handhaving essentieel is. Wanneer men met camera's wil gaan handhaven, is de vraag hoe (onbekend/ onaangekondigd) bestemmingsverkeer (bv bezoek, even iets afgeven) wordt onderscheiden van sluijverkeer.

Oordeel:

Het traject over de Oude Baan wordt gezien als bestemmingsverkeer. De exacte maatregelen om dit te handhaven zijn nog niet bekend. Wanneer inderdaad gekozen wordt voor handhaving hiervan door middel van camera's, dan betekent dit dat deze route niet beschikbaar is voor 'onbekend' verkeer. Dit verkeer zal dan via de Burgemeester Ballingsweg richting Hulten moeten rijden.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

Deel 2. Vooroverlegreacties.

1: Gasunie Transport Services BV, Concourslaan 17, Groningen (ontvangen 29 januari 2016)

Samenvatting:

1. De ligging van de gasleiding is niet correct weergegeven op de verbeelding. Verzocht wordt dit aan te passen (digitale ligging bijgevoegd) met aan weerszijden van de hartlijn een belemmeringstrook van 4 meter
2. Op een enkele plaats is voorzien in natuurontwikkeling op de belemmeringstroken. In beginsel kan de Gasunie daar niet mee instemmen, maar nodigt uit tot overleg met de tracébeheerder.
3. Artikel 8 en 9 uit de regels van het voorontwerpbestemmingsplan kunnen worden samengevoegd tot 1 artikel (artikel 8)
4. De bepalingen in artikel 8 zijn deels strijdig met het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), met het verzoek dit aan te passen.
5. De aanduidingen op de verbeelding “leiding-gas-1” en “Leiding-gas-3” kunnen conform de aanpassingen van artikel 8 en 9 worden aangepast tot “Leiding-gas”

Oordeel:

1. Ligging van de gasleiding wordt in het plan conform de ingediende vooroverlegreactie aangepast.
2. De gasleiding heeft een dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’. Binnen deze dubbelbestemming geldt een omgevingsvergunningplicht voor het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen, het uitvoeren van groundbewerkingen en het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren. De natuurontwikkeling binnen de bestemming Natuur wordt beperkt door de regels binnen de dubbelbestemming Leiding – Gas. Daarnaast geldt dat een gasleiding is gelegen ter plaatse van de natuurontwikkeling nabij de Molenschotseheide. Het natuurbeheertype is hier ‘Kruiden- en faunarijk grasland’. De natuurcompensatie in dit gebied zal conform dit natuurbeheertype worden ingericht. Dit betekent dat natuurontwikkeling door middel van diepwortelende beplanting niet is voorzien.
3. Voorstel voor aanpassingen artikel 8 en 9 wordt overgenomen. Artikel 9 is komen te vervallen.
4. De voorgestelde aanpassingen aan artikel 8 worden overgenomen.
5. Het voorstel wordt overgenomen.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Locatie gasleiding wordt aangepast op de verbeelding.
- Voorstel voor aanpassingen aan artikelen 8 en 9 en de aanduidingen op de verbeelding worden overgenomen.

2: Gemeente Breda (ontvangen 1 februari 2016)

Samenvatting:

De gemeente geeft aan dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Oordeel:

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

3: Gemeente Oosterhout (ontvangen 4 februari 2016)**Samenvatting:**

De gemeente geeft aan dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Oordeel:

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

4: Rijkswaterstaat (namens ministerie van Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 februari 2016)**Samenvatting:**

Rijkswaterstaat geeft aan dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Oordeel:

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

5: Waterschap Brabantse Delta, Postbus 5520, 4801 DZ Breda (ontvangen 8 februari 2016)

Samenvatting:

1. Constateert dat de watertoets en waterparagraaf nog niet zijn gebaseerd op de inmiddels gewijzigde regels en beleid van het waterschap. Vraagt om in overleg deze te actualiseren.

Het wateradvies is voor het overige positief, onder de navolgende voorwaarden:

2. Actualisering op basis van vigerende beleid en regelgeving waterschap
3. Toetsing van de wateropgave aan de hand van actueel beleid en nadere uitwerking van de invulling hiervan in het plan
4. Gevolgen en eventuele compensatiemaatregelen in beeld brengen voor huidige rioolpersleiding.
5. Opneming van dubbelbestemming/aanduiding voor de rioolpersleiding langs N282.

Oordeel:

1. De watertoets en waterparagraaf worden aangepast op de gewijzigde regels en beleid van het waterschap.
2. Zie beantwoording onder punt 1.
3. Zie beantwoording onder punt 1.
4. Ten zuiden van de N282 en ten oosten van de N260 loopt een rioolpersleiding van het waterschap. De leiding verzorgt de afvoer van het afvalwater vanuit Molenschot en de Vliegbasis naar de RWZI Rijen. De leiding ten zuiden van de N282 ligt buiten de verbreding van de weg en buiten het bestemmingsplan. De leiding wordt in dit gedeelte niet beïnvloed door de verbreding van de N282. De bestaande leiding nabij de N260 ligt gedeeltelijk onder de bestaande en de uitbreiding van de weg. De leiding wordt verplaatst naar de oostzijde van de weg, tussen de zakgreppel en de weg in. Hierbij is rekening gehouden met een strook van minimaal 3 m voor toegang tot de persleiding bij onderhoud en calamiteiten.
5. De verlegde leiding wordt opgenomen in het principeplan. Tevens is hier een dubbelbestemming opgenomen op de verbeelding.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Aanpassing van de watertoets en waterparagraaf conform de opmerkingen van het waterschap.
- De rioolpersleiding wordt verlegd. Deze verlegging wordt opgenomen op het principeplan en op de verbeelding.

6: Provincie Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch (ontvangen 16 februari 2016)

Samenvatting:

1. Het plan mist een overzicht van natuurcompensatiemaatregelen, zoals vereist op grond van artikel 5.7 van de Verordening.
2. Als gevolg van de reconstructie komt de N282 dicht tegen de ecologische verbindingzone 'De Groote Leij' aan te liggen. Inzichtelijk zal moeten worden gemaakt welke mitigerende maatregelen worden getroffen ter voorkoming van geluid en lichthinder en op welke wijze dit in het plan is geregeld.

3. Er wordt gewezen op de procedureregels voor herbegrenzing van de ecologische hoofdstructuur ingevolge artikel 5.3 en artikel 36.5 van de Verordening.

Oordeel:

1. Het gevraagde overzicht wordt opgenomen in de rapportage 'Actualisatie natuuronderzoek, bestemmingsplan N282 (2016)'. Deze rapportage is bijgevoegd in de bijlage 'Natuur' bij de toelichting van het bestemmingsplan en maakt daarmee onlosmakelijk deel van het plan uit.
2. In het plan is een afschermdende voorziening mogelijk gemaakt om zo de uitstraling van de weg richting de ecologische verbindingzone zoveel mogelijk te beperken. Deze afschermdende voorziening is middels een aanduiding op de verbeelding en in de regels opgenomen. Dit is verwoord in paragraaf 7.3 (Beschrijving van de bestemmingen), maar zal eveneens worden verduidelijkt in paragraaf 5.5 (Natuur).
3. De procedure voor herbegrenzing van de ecologische hoofdstructuur is inderdaad van toepassing en zal worden gevolgd.

Conclusie oordeel:

De inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het plan. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Paragraaf 5.5 (Natuur) wordt aangevuld met een overzicht van natuurcompensatiemaatregelen, zoals vereist op grond van artikel 5.7 van de Verordening
- Paragraaf 5.5 (Natuur) wordt aangevuld met een beschrijving van de mitigerende maatregelen ter hoogte van de Groote Leij.
- Paragraaf 5.5 (Natuur) wordt aangevuld met een beschrijving dat de procedure voor herbegrenzing van de ecologische hoofdstructuur van toepassing is en wordt gevolgd.

Deel 3. Ambtelijke wijzigingen.

In de Delen 1 en 2 is aangegeven of (en zo ja, hoe) de inspraakreacties en vooroverlegreacties aanleiding hebben gegeven tot aanpassingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.

In sommige gevallen gaf een dergelijke aanpassing aanleiding tot aanvullende aanpassingen die ambtshalve worden doorgevoerd. Verder is het plan op onderdelen verfijnd, zonder dat daar een inspraak- of vooroverlegreactie aan ten grondslag ligt.

De wijzigingen die zijn doorgevoerd zonder direct verband met de delen 1 en 2 van deze Nota zijn:

1. Milieu-onderzoeken

Bij het ontwerp bestemmingsplan zijn de volgende milieuonderzoeken opgenomen:

- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Berekeningen stikstofdepositie

De rapportages zoals deze bij het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen, waren niet volledig. In de aangepaste rapportages is de verbreding van de N282 op het wegvak Oosterhoutseweg – Julianastraat juist opgenomen en is het basisjaar 2016 gehanteerd als jaar voor realisatie. De aangepaste rapportages worden bij het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Tevens is hier de oplegnotitie op het MER op aangepast. Dit heeft geen gevolgen voor de conclusies. Ook is paragraaf 3.1.1. aangepast aan de hand van verbreding van het wegvak Oosterhoutseweg – Julianastraat.

2. In het voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven hoe de natuurcompensatie als gevolg van het plan wordt ingevuld. Een van de locaties betreft natuurontwikkeling ter plaatse van de Molenschotseheide. Hier is 1.505 m² natuurcompensatie voorzien als gevolg van het plan N282. In het bestemmingsplan is echter een veel ruimere oppervlakte nabij de Molenschotse Heide opgenomen als Natuur, circa 9 ha. De overige oppervlakte wordt ingericht als gevolg van compensatietaakstellingen van andere projecten in de provincie. Dit wordt verduidelijkt in paragraaf 5.5 (Natuur) van de toelichting van het bestemmingsplan.
3. De dubbelbestemming Waarde – Archeologie zoals opgenomen op de verbeelding bij het voorontwerp bestemmingsplan is niet in lijn met de interpretatieve boorpuntenkaart zoals opgenomen in bijlage 13 van het MER. De dubbelbestemming Waarde – Archeologie is aangepast zodat deze is opgenomen ter plaatse van de gebieden waar op grond van de kaart archeologisch vervolgonderzoek nodig is.
4. In de stukken bij het voorontwerp bestemmingsplan ontbreekt Bijlage 7 van het MER en bijlage 2 en 5 bij het Addendum op het MER. Dit wordt bij het ontwerp bestemmingsplan bijgevoegd.
5. Het fietspad richting de fietsbrug heeft in het voorontwerp bestemmingsplan de bestemming Verkeer. Ter plaatse wordt een nadere aanduiding 'langzaam verkeer' opgenomen zodat deze gronden enkel bestemd zijn voor realisatie van een pad voor langzaam verkeer.
6. Ter plaatse van de aansluiting van de Oude Baan bij Hulten is de bestemming Verkeer iets verruimd zodat er voldoende flexibiliteit ontstaat om de aansluiting ter plaatse te realiseren. Hiermee is eveneens een aansluiting mogelijk zoals deze door de Werkgroep Hulten op een inrichtingsschets is ingetekend. De definitieve keuze omtrent de aansluiting vindt plaats bij de herinrichting Hulten, wat wordt opgepakt door de gemeente.
7. Paragraaf 5.14 (Duurzaamheid) is aangevuld met het benoemen van de concretere duurzaamheidsambities van de gemeente Gilze en Rijen.

8. Het verkeer op de Burgemeester Ballingsweg wordt bij het landen van militaire toestellen wordt na verbreding geregeld door zowel stoplichten als slagbomen. De slagbomen ontbraken op het principeplan zoals dat was bijgevoegd bij het voorontwerp bestemmingsplan. Het principeplan is aangepast door de slagbomen in te tekenen.
9. Het voorontwerp bestemmingsplan bevat in paragraaf 4.1.2 een onderbouwing met betrekking tot de Ladder voor duurzame verstedelijking. Op basis van jurisprudentie (AbRvS 24 februari 2016, 201501425) wordt een weg niet gezien als stedelijke ontwikkeling. Aan de tekst in de toelichting is dit toegevoegd en aangegeven dat de ladder duurzame verstedelijking zoals opgenomen in artikel 3.1.6, lid 2, Bro dus niet noodzakelijk is voor wegenprojecten.

Deze Nota van Inspraak en Vooroverleg is vastgesteld door:

Burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen op..... 2016 en maakt onderdeel uit van het in diezelfde vergadering vastgestelde ontwerpbestemmingsplan "N282".