

Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'N282'

3 februari 2017

Definitief

Inleiding

Publicatie van het ontwerpbestemmingsplan plaatsgevonden in de Staatscourant van 17 juni 2016. Tevens is de bekendmaking geplaatst op de website www.gilzerijen.nl en in het huis-aan-huis-blad "Ons Weekblad".

Het plan heeft ter inzage gelegen van dinsdag 21 juni tot en met maandag 1 augustus 2016. Op woensdag 13 juli 2016 is op verzoek van IDOP Hulten werkgroep en de Belangenvereniging Hulten door de provincie en de gemeente een inloopavond gehouden in Hulten. In totaal zijn er 18 zienswijzen ingebracht. Alle zienswijzen zijn in de Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'N282' kort en zakelijk samengevat en van een inhoudelijke reactie voorzien. De inhoud van een aanpassing is vervolgens omschreven en verwerkt in het bestemmingsplan.

In onderhavige nota wordt elke zienswijze die is binnengekomen behandeld. Hoewel de inhoud daarvan is samengevat, heeft een volledige en integrale beoordeling van de zienswijzen plaatsgevonden.

In deze Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'N282' zijn de ingekomen zienswijzen behandeld (Deel 1), gevolgd door de ambtelijke wijzigingen (Deel 2). In Deel 3 is een totaaloverzicht van de wijzigingen voor het bestemmingsplan weergegeven.

Het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan

Een deel van de ingebrachte zienswijzen heeft betrekking op het principeplan. In deze paragraaf worden het doel en de status van dit principeplan nader toegelicht, mede in relatie tot het bestemmingsplan.

Het MER heeft geresulteerd in een voorkeursalternatief voor de verbreding van de N282. Dit voorkeursalternatief is technisch uitgewerkt in een zogenaamd principeplan. De uitwerking van het voorkeursalternatief tot een principeplan heeft tot hoofddoel om de ruimtevraag goed in beeld te brengen ten behoeve van het bestemmingsplan en om goed inzicht te geven in de plannen.

Op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening moet door de raad een bestemmingsplan worden vastgesteld waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plangebied begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven. Het principeplan vormt de basis voor het ruimtebeslag en de op te nemen bestemmingen zoals wordt opgenomen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan. De verbeelding en regels zijn het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De onderbouwing is opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan. Het principeplan is dan ook ter onderbouwing als bijlage bij de toelichting gevoegd. De toelichting heeft echter geen rechtskracht. Veel onderdelen van het principeplan hebben betrekking op percelen die gelegen zijn buiten de planologische plangrens van het bestemmingsplan. Aanpassing van het principeplan op grond van de zienswijze heeft dan geen gevolgen voor het al dan niet gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan.

Het principeplan betreft een indicatie voor de invulling van het plan op een voldoende detailniveau dat in het bestemmingsplan bestemmingen aan de gronden kunnen worden toegekend en daar regels aan kunnen worden gegeven. Het principeplan wordt in de volgende planfase ontwerptechnisch uitgewerkt tot integrale (technische) ontwerpen en contractstukken voor aanbesteding. Bij deze nadere uitwerking kunnen maatregelen die geen betrekking hebben op de ruimtelijk relevante aspecten gewijzigd worden, en kan zo het ontwerp verder worden geoptimaliseerd.

Deel 1 Zienswijzen

HOOFDSTUK 1

1: Zienswijze 17ink01063

Samenvatting:

1. In de huidige situatie wordt veel overlast ondervonden van naar binnen schijnende koplampen van autoverkeer. Dit autoverkeer is afkomstig van het onbemande tankstation en maakt een kerende beweging op de weg om de middenberm heen, richting Rijen. In de nieuwe situatie rijden auto's door tot aan de afslag met stoplichten om te keren. Gevreesd wordt echter dat dit verkeer via het parallelstraatje zal keren en er bij restaurant 'De Chinese Muur' weer de weg op gaat. Dit zou betekenen dat een groot deel van de pompbezoekers door het **parallelstraatje** zou komen wat extra gevaar en hinder met zich meebrengt. Plaatsing van een **bord** 'Alleen bestemmingsverkeer' ter plaatse van het parallelstraatje zou dit op kunnen lossen.
2. Indien pompbezoekers terug de N282 op willen dan kan er volgens de tekening geen gebruik worden gemaakt van een invoegstrook. Dit houdt in dat de automobilist op de uitrit moet wachten voordat hij de weg op kan. Dit heeft tot gevolg dat **autoverlichting** langer de woningen tegenover de benzinepomp inschijnen, wat als zeer hinderlijk wordt ervaren. Is het daarom mogelijk om via een invoegstrook de N282 op te gaan?
3. De **parkeermogelijkheden** voor bezoekers en visite zijn in de huidige situatie zeer beperkt omdat de doorgang in het parallelstraatje snel kan worden belemmerd. Om deze reden wordt graag gezien dat er meer parkeergelegenheid wordt opgenomen in het plan. Op de tekening staat nu per woning 1 parkeerhaven getekend. Indien niet meer parkeermogelijkheid wordt toegestaan, dan heeft eventuele visite geen parkeermogelijkheid meer omdat de huidige bewoners zelf al over 2 auto's beschikken. Een parkeerprobleem wordt bovendien verwacht indien een parkeerverbod in werking wordt gesteld buiten de parkeerhavens.

Reactie:

1. Het bestemmingsplan is bedoeld voor het planologisch en juridisch vastleggen van bestemmingen. Zie de nadere toelichting in de inleiding over het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan. Maatregelen als een bord "alleen bestemmingsverkeer" hoeven niet in het bestemmingsplan opgenomen te worden, maar behoort bij de nadere uitwerking. Het bestemmingsplan maakt deze maatregelen in ieder geval niet onmogelijk.
2. De realisatie van een invoegstrook past niet binnen het beleid van de provincie gelet op doorstroming en veiligheid. Daarnaast is er geen fysieke ruimte aanwezig voor een invoegstrook. Het principeplan betreft een indicatie voor de invulling van het plan (zie de nadere toelichting in de inleiding over het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan). Bij de verdere uitwerking kan gekozen worden voor extra mitigerende maatregelen zoals het plaatsen van lichtscheren in de middenberm. Dit is mogelijk binnen de kaders van het bestemmingsplan, dat de ruimtelijke begrenzing aangeeft.
3. Zie de nadere toelichting in de inleiding over het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan. Het principeplan is als gevolg van inspraakreacties aangepast zodat rekening wordt gehouden met de aanleg van parkeerhavens (al dan niet gelijkvloers) door versmalling van het trottoir ter hoogte van Rijksweg 100 – 110. Het principeplan geeft hiermee aan dat parkeergelegenheid ter plaatse mogelijk is. De exacte realisatie van parkeervoorzieningen (en daarmee het exacte aantal parkeerhavens) wordt nader bepaald in de uitwerkingsfase. In de uitwerkingsfase wordt gezocht naar de meest optimale oplossing waarbij binnen de beschikbare ruimte zo veel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de wens voor parkeervoorzieningen zonder dat afbreuk

wordt gedaan aan veiligheid op de parallelweg en met behoud van het trottoir. Er zijn reeds gesprekken geweest waarin al gezocht is naar optimalisaties zoals geen verhoogd trottoir om meer mogelijkheden te creëren. Deze optimalisaties passen allemaal binnen de begrenzing van het bestemmingsplan en leiden daarmee niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2: Zienswijze S16ink29373 ATE_S_16ink29373_2

Samenvatting:

1. Indien de uitrit van het Shell Express tankstation aan de Rijksweg 111 te Rijen gerealiseerd zou worden zoals opgenomen in het plan, zal een aanzienlijk deel van het naastgelegen **perceel** (H2410 – voorheen Rijksweg 109) komen te vervallen. Arcadis Nederland B.V. voert, in opdracht van Provincie Noord-Brabant, gesprekken ten behoeve van **grondverwerving**. Met het afnemen in oppervlak zal het perceel in waarde verminderen.
2. In tegenstelling tot een verkoop, behoort een **grondruil** wel tot een mogelijkheid. Indien de voor de plannen van de N282 benodigde gronden geruild kunnen worden tegen gronden langs het perceel H2410, kan de totale oppervlakte van het eigendom gelijk blijven. Als de toegangsweg naar Rijksweg 111a een stukje richting het retentiebekken verschuift, zal dit nagenoeg geen gevolgen hebben voor het totale plan.

Reactie:

1. De gronden zijn noodzakelijk voor de aanpassing van de N282. Zoals door inspreker aangegeven, tracht de provincie momenteel de betreffende gronden op een minnelijke wijze te verwerven en vinden er gesprekken met grondeigenaren plaats. Dit is een separaat traject. Bij de bepaling van het aankoopbedrag van de gronden wordt rekening gehouden met de waarde van de resterende grond na overname.
2. De provincie wil de mogelijkheid voor de geopperde grondruil open houden. Aangegeven wordt dat de bestemming Groen ten behoeve van de infiltratievoorziening anders wordt gesitueerd. De percelen aan de westzijde van de infiltratievoorziening behouden de bestemming Wonen, maar zonder bouwmogelijkheden.

Conclusie Reactie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De bestemming Groen wordt ten behoeve van de infiltratievoorziening anders gesitueerd. De percelen aan de westzijde van de infiltratievoorziening behouden de bestemming Wonen, maar zonder bouwmogelijkheden.

3: Zienswijze S16ink29373 ATE_S_16ink29373_2

Samenvatting:

1. Vindt dat eerst **gesprekken** gevoerd zouden moeten worden met de eigenaren van de weilanden aan de Oude Baan, voordat daar ongevraagd **paaltjes** in worden geslagen. Zowel de provincie als Gemeente Tilburg als Gemeente Gilze en Rijen als het Kadaster kunnen geen duidelijk antwoord geven wie daarvoor verantwoordelijk is.

2. Is van mening dat eerst gesprekken gevoerd dienen te worden met de eigenaren van de weilanden waarvoor het plan een gedeelte claimt ter realisatie van een fietspad aan de Oude Baan, voordat verdere besluiten genomen zouden kunnen worden en er een ontwerpbestemmingsplan op tafel komt. Zolang door de gemeente of provincie geen contact is opgenomen met de eigenaar van de gronden is deze **niet bereid** over te gaan tot een **verkoop** ten behoeve van de realisatie van een fietspad. Dit met het oog op de grondbehoefte voor het eigen vee.
3. De **afstand** van de woning tot de bocht Oude Baan is nog steeds niet schriftelijk bevestigd.
4. Is tegen een realisatie van een **fietspad** aan de straatzijde waar eigen bezittingen gelegen zijn.
5. Voorheen vormde het **bosperceel** een natuurlijke **geluidswal**. Door de projectie van het fietspad langs de Oude Baan zal meer overlast ondervonden worden door scooters en bromfietsen. Deze hinder zal ook nachts worden ondervonden, gezien de slaapkamer aan de straatzijde is gelegen en het ontbreken van dubbel glas en geïsoleerde muren. Het overlastprobleem van de Rijksweg moet niet overgaan op de Oude Baan. De Gemeente of Provincie zou langs moeten komen om de **hinder** zelf te ervaren.
6. Een **toename** van **verkeershinder** wordt ook verwacht met het oog op de komst van 18 huizen op het sportveld en de 16 kavels voortkomend uit de Ruimte voor Ruimte regeling.
7. Zou graag willen zien dat de fietsroute aan de **boskant** komt te liggen, door het dempen van de daar gelegen sloot.
8. Geeft aan dat een betere optie is om de fietsroute te laten liggen op de Rijksweg langs De Stad Parijs, ten behoeve van behoud van een **landelijk uitzicht**.
9. Geeft aan veel landelijk **uitzicht** in te moeten leveren door de Ruimte voor Ruimte kavels Eikenveld. De beoogde fietsroute doet nog meer inbreuk op het landelijke uitzicht.
10. Geeft aan geheel **af te zien van een verkoop** van gronden. De weg zal moeten afbuigen op een 80 meter van de woning naar de Rijksweg, gezien daar voldoende ruimte is. Tevens doet zich dan geen geluidsoverlast voor en wordt het landelijke uitzicht gespaard.

Reactie:

1. Er is inderdaad aankoop van gronden nodig voor de aanpassing van de N282. De provincie tracht momenteel de betreffende gronden op een minnelijke wijze te verwerven. Hiervoor vinden er gesprekken met grondeigenaren plaats. In dit kader wordt eveneens contact opgenomen met de eigenaren van de weilanden aan de Oude Baan. De grondverwerving is een separaat traject. De minnelijke grondverwerving loopt parallel aan de procedure van het bestemmingsplan.
2. Zie reactie 1.
3. Het principeplan geeft een indicatie van de bocht van de Oude Baan nabij Hulten, zie ook de nadere toelichting in de inleiding over het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan. In het ontwerp bestemmingsplan is de bestemming Verkeer ter plaatse zodanig ruim opgenomen dat er voldoende flexibiliteit ontstaat om de aansluiting/bocht ter plaatse te realiseren. Door deze verruiming is eveneens een aansluiting mogelijk zoals deze door de Werkgroep Hulten op een inrichtingsschets is ingetekend. Deze flexibiliteit is extra aangeduid door op het principeplan een cirkel op te nemen ter plaatse van de bocht Oude Baan waarbij aangegeven staat dat verder uitwerking in overleg met de Werkgroep Hulten plaatsvindt. De definitieve keuze omtrent de aansluiting en de nadere uitwerking van de bocht vindt echter plaats bij de herinrichting Hulten. Deze herinrichting wordt opgepakt door de gemeente Gilze en Rijen.

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze heeft indiener schriftelijk een kaart ontvangen waarop de afstanden zijn aangegeven tussen de woning van indiener en de binnenkant van de bocht zoals deze is ingetekend op de inrichtingsschets van de Werkgroep Hulten.

4. De Oude Baan heeft op grond van het bestemmingsplan dat voorligt een bestemming Verkeer waarbinnen een fietspad mogelijk is. In het bestemmingsplan is binnen de bestemming Verkeer geen exacte ligging van het fietspad bepaald. Het principeplan vormt hiervoor een indicatie. In het kader van de herinrichting Hulten pakt de gemeente de verdere uitwerking van de Oude Baan op. Dit vindt plaats in overleg met de werkgroep Hulten.
5. Indiener vreest voor overlast wanneer de fietsroute langs de Rijksweg door het bos wordt verplaatst naar de Oude Baan. In de huidige situatie is de Oude Baan echter ook al een weg waar verkeer overheen rijdt. Het fietspad sluit aan bij deze reeds bestaande infrastructuur. Zaken zoals overlast van scooters en bromfietzers maken geen deel uit van het bestemmingsplan. Bij de nadere uitwerking in het kader van de herinrichting Hulten zal de gemeente de mogelijkheden onderzoeken om eventuele overlast te voorkomen.
Daarnaast geldt wel dat het de zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen. Hierin is de geluidsbelasting onderzocht als gevolg van het plan N282 zoals mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan (afwaardering N282 en Oude Baan als 60 km/uur weg). Uit de rekenresultaten blijkt dat er enkel afnames van de geluidbelasting worden berekend. Hiermee is binnen het bestemmingsplan voldoende onderbouwd dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
6. Het plan voor woningbouw maakt geen deel uit van het bestemmingsplan N282 en is daarom in deze niet relevant. De geluidsbelasting als gevolg van die planontwikkeling is dan ook geen onderdeel van het bestemmingsplan N282. De verkeersbewegingen van en naar deze woningbouwontwikkeling veranderen als gevolg van het bestemmingsplan N282 niet. Deze verkeersbewegingen zouden namelijk ook zonder het bestemmingsplan N282 via de Oude Baan plaatsvinden.
7. Zie beantwoording onder 4. Ruimtebeslag aan de zuidzijde buiten de begrenzing van de bestemming Verkeer, zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan, komt in strijd met de aanduiding Natuurnetwerk Nederland (NNN). Gebieden met deze aanduiding mogen niet zonder meer worden aangetast, zeker niet wanneer er alternatieven beschikbaar zijn.
8. De plannen voor de N282 zullen beperkte gevolgen hebben voor het uitzicht. Immers in de huidige situatie is de Oude Baan als weg reeds aanwezig. Alle effecten op de leefbaarheid zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Tot slot wordt nogmaals benadrukt dat de aanpassing van de Oude Baan deel uitmaakt van de herinrichting Hulten en dat daarmee de exacte uitwerking door de gemeente wordt opgepakt, in samenspraak met de omgeving.
9. De Ruimte voor Ruimte kavels Eikenveld maken geen deel uit van dit bestemmingsplan. Zie verder de beantwoording onder 8.
10. Zie voorgaande reacties. Het bestemmingsplan bevat de begrenzing waarbinnen de afbuiging van de Oude Baan nader uitgewerkt wordt (in samenspraak met de omgeving). Ruimtebeslag buiten de begrenzing van de bestemming Verkeer, zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan, aan de boszijde komt in strijd met de aanduiding Natuurnetwerk Nederland (NNN). Gebieden met deze aanduiding mogen niet zonder meer worden aangetast, zeker niet wanneer er alternatieven beschikbaar zijn. Ten aanzien van geluid wordt verwezen naar het bijgevoegde akoestisch rapport waaruit blijkt dat enkel afnames van de geluidbelasting worden berekend. Hiermee is binnen het bestemmingsplan voldoende onderbouwd dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4: Zienswijze S16ink29349 ATE_S_16ink29349

Samenvatting:

1. Recent is de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het nieuwe **luchthavenbesluit** Gilze Rijen verschenen. De daarin opgenomen lijst met voorgenomen activiteiten suggereren op zijn minst dat het aantal vliegbewegingen zal toenemen. Dit heeft mogelijk een effect voor de verkeerslichteninstallatie op de Ballingsweg ter hoogte van de Oost-west baan. Gevraagd wordt om de gevolgen hiervan nader te onderzoeken voor het voorliggende bestemmingsplan.
2. De verkeerslichteninstallatie wordt voorzien van slagbomen. De ervaring leert dat deze installatie voor een langere tijd op rood staat (>10 min.). Dit zorgt reeds voor belemmering in verkeersdoorstroming en leidt regelmatig tot onveilige situaties door kerende voertuigen. Met een toename van het aantal vliegbewegingen zal dit probleem verergeren. Ten gevolge hiervan zal filevorming ontstaan op een weg die bedoeld is om de verkeersdoorstroming juist te bevorderen en dat automobilisten toch weer kiezen voor een route door Hulten. Een onderzoek wordt voorgesteld naar de mogelijkheid om de Ballingsweg op dat punt ondertunneld of **verdiept aangelegd** kan worden. Hiermee wordt het vlieg- en wegverkeer van elkaar gescheiden en wordt de afhankelijkheid van vliegbewegingen op de basis weggenomen.
3. De voorgenomen aan te leggen fietsbrug over de Burgermeester Letschertweg ter hoogte van de Reeshof wordt gezien als een verslechtering van de **leefbaarheid** en een belemmering voor de bereikbaarheid van Hulten. Er wordt een dringend beroep gedaan om Gemeente Tilburg te weerhouden van de realisatie van deze brug. De argumenten voortkomend uit toelichting 3.1.1 Nut en Noodzaak, Fietsverbinding en fietsbrug en paragraaf 4.2.3 Verplaatsen in Brabant, Dynamische beleidsagenda 2012-2016 maken de fietsbrug **niet noodzakelijk**. Nadelen van een brug worden voorzien voor **minder krachtige fietsers** en een onnodige omweg. Verwacht wordt dat een illegale oversteekplaats zal ontstaan, waar slechts een klein haagje zoals opgenomen in het plan dit zou moeten ontmoedigen. Getoond is een afbeelding uit par. 3.2.1.3 het utilitair fietsnetwerk van Provincie Noord-Brabant. Hieruit blijkt tevens een fietsverbinding langs het spoor te zijn opgenomen, vanuit Reeshof tot de kern van Rijen. Deze verbinding kent een hogere verkeersintensiteit dan de verbinding langs de N282. Gevraagd wordt waarom er wordt geïnvesteerd in een fietsbrug op een route welke niet als voorkeursroute gezien wordt en nauwelijks gebruikt zal gaan worden.
4. Als alternatief voor de brug wordt het handhaven van een **gelijkvloerse** met verkeerslichten geregelde oversteekplaats voorgesteld. Dit past tevens binnen T6 (vergroten fietsgebruik) voortkomend uit toelichting 3.1.1 Nut en Noodzaak, Fietsverbinding en fietsbrug en paragraaf 4.2.3 Verplaatsen in Brabant, Dynamische beleidsagenda 2012-2016. En met het vervallen van twee van de huidige drie fietsoversteekplaatsen tevens aan T10 (verminderen van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer). Daarbij wordt tevens geld bespaard en blijft het huidige landschap behouden. Slimme detectielussen in het fietspad maken het mogelijk om verkeerslichten optimaal af te stemmen op de doorstroming van autoverkeer.
5. De wens/noodzaak voor een fietsbrug wordt groter gezien voor het kruispunt Stokhasseltlaan, met het oog op de hogere fietsintensiteit ten opzichte van het kruispunt Bredaseweg.

6. Geschreven wordt dat de uitwerking van de punten in samenwerking met de lokale werkgroep N282 Hulten verder voort te zetten:
 - a. Het vrijliggend fietspad langs de Oude Baan
 - b. De terugbuiging van de Oude Baan naar de Rijksweg N282
 - c. De geslotenheidsverklaring op de Oude Baan

Reactie:

1. Er kan niet op voorhand worden geconcludeerd dat de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het nieuwe luchthavenbesluit leidt tot een toename van vliegbewegingen. Uit de concept Notitie kan niet uit worden afgeleid dat de verkeersregelininstallatie (VRI) vaker of langer op rood zal staan. Daarnaast is sprake van een concept versie van de Notitie. Er is nog geen sprake is van een definitief luchthavenbesluit waar rekening mee kan worden gehouden. In paragraaf 3.4.6 van het MER is wel gekeken of de verkeerslichten tot een verkeerskundig probleem leiden. Hiertoe is onderzocht wat een gemiddeld en worst case gebruik van de verkeerslichten aan wachtrijlengte in de daluren en avondspits oplevert. Geconstateerd is dat bij gemiddeld gebruik van het verkeerslicht (3 minuten rood) tijdens de avondspits of daluren, de wachtrijlengte de aanliggende kruispunten niet zal belemmeren. Wanneer het verkeerslicht in de avondspits 2 tot 3 keer per uur op rood wordt gezet, zal de verkeersafwikkeling niet ernstig gehinderd worden. Geconstateerd is dat tijdens de worst case situatie (12 minuten rood) tijdens de avondspits, de wachtrijlengte zal terugslaan tot aan de direct aanliggende kruispunten (Burg. Ballingsweg/Burg. Letschertweg en N282/ontsluiting Hulten). In de daluren worden de kruisingen niet belemmerd. De situatie dat in de stoplichten in de avondspits 12 minuten op rood staan, zal nauwelijks voorkomen.
2. Er is niet gekozen voor een verdiept ontwerp van de N282 ter hoogte van de landingsbaan. Vanuit Europese regelgeving dient een vliegtuig dat doorschiet bij landing zijn baan ook buiten de inrichting te kunnen voortzetten. Er geldt binnen de funnel een obstakelvrije zone. Ook oneffenheden in het landschap zoals een sloot en wegverkanting zijn gelet op de aanvliegroute niet mogelijk. De weg zoals in voorliggend principeplan en bestemmingsplan is opgenomen, voldoet hieraan. Daarnaast zorgt een verdiepte ligging of tunnel voor een substantiële verhoging van de kosten. Er is daarom gekozen voor een weg op maaiveld. Dit is een oplossing die voldoet aan alle eisen en tevens worden hiermee de maatschappelijke kosten beperkt.
3. Ten aanzien van nut en noodzaak van de fietsbrug wordt verwezen naar paragraaf 3.1.1. van de toelichting van het bestemmingsplan. De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding om deze tekst aan te passen. Er wordt gekozen voor een fietsbrug ter plaatse van de kruising Burgemeester Letschertweg - N282/Bredaseweg vanwege verkeersveiligheid en doorstroming.

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 illegale oversteekplaats wordt ontmoedigd door de fietsverbinding te verplaatsen naar de Oude Baan en door te trekken naar de fietsbrug. Door aanleg van de fietsbrug hoeft het langzaam verkeer geen gebruik meer te maken van die kruising. Daardoor ontstaat er ruimte voor langere 'groentijden' van de verkeerslichten voor het autoverkeer.

Een route langs het spoor staat los van een fietsroute langs de N282. 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.
4. Zie punt 3. De richtlijn voor dergelijke kruisingen is dat ongelijkvloerse voorzieningen in deze situaties gewenst of noodzakelijk zijn. Er wordt daarom

niet gekozen voor een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten geregelde oversteekplaats.

5. Zie punt 3. Een fietsbrug op een andere locatie staat los van een fietsroute langs de N282. Het feit dat een fietsbrug elders mogelijk gewenst is of dat er een andere route is die (ook) veel wordt gebruikt, doet verder niet af aan nut en noodzaak van de voorliggende fietsbrug.
6. De door indiener aangedragen punten worden meegenomen bij de herinrichting Hulten welke de gemeente oppakt. Er zal nauwe afstemming plaatsvinden met de Werkgroep Hulten hierover.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5: Zienswijze S16ink29207 ATE_S_16ink29207

Samenvatting:

1. Schrijft van mening te zijn dat het huidige ontwerp niet voldoet aan de **wettelijk** hieraan te stellen **eisen**, aangezien de voor hun spelende belangen op geen enkele evenwichtige wijze zijn gewogen en vanuit slechts onjuiste financiële overwegingen wordt gehandeld.
2. Er is geen draagkrachtige **motivering** voor de verplaatsing van het fietspad van vóór het pand dat in eigendom is naar achter het pand. Dit heeft gevolgen voor het inkomen dat uit het pand als zijnde een restaurant wordt vergaard.
3. De bovenstaande verlegging van het fietspad wordt als niet gegrond beschouwd voor de nieuw aan te leggen **fietsbrug** van Gemeente Tilburg. Gesteld wordt dat Gemeente Tilburg zelf **voldoende** gronden in eigendom heeft om aan die straatzijde het fietspad op de fietsbrug aan te laten sluiten. Indien die ruimte toch te krap is kan een beroep worden gedaan op gronden in eigendom van de gemeente, gelegen naast het restaurant, waar aanvullend gebruik van kan worden gemaakt.
4. In het plan voor de aanleg van het fietspad worden de volgende punten in miskend:
 - a. Niet de gemeente Gilze en Rijen dient een fietspad aan te sluiten op een brug van Gemeente Tilburg, maar Gemeente Tilburg dient een fietsbrug aan te sluiten op het bestaande fietspad van gemeente Gilze en Rijen.
 - b. Naast het verleggen van het fietspad zullen ook verlichting- en onderhoudswerken uitgevoerd te worden. Bij de daarbij te maken ophogingen zijn verzakkingen door inklinken van de grond niet te voorkomen
 - c. Er zijn voor de gemeente kosten verbonden aan het openbreken van huidige voorzieningen inclusief verlichting en onderbanen. De daarbij vrijkomende grond vormt daarbij weer een belasting op de groenvoorziening/groenonderhoud van de gemeente.
 - d. Voor het aanleggen van het fietspad dienen gronden aangekocht te worden door de gemeente.
5. In hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan is onduidelijk en niet inzichtelijk onderbouwd of alle genoemde **kosten** (ook op termijn) gedekt zijn/worden.
6. Ingevolge art. 3.1.6 BRO dient het bestemmingsplan vergezeld te worden van een **exploitatieplan**.
7. Volgens de bestemmingsplanregels is het mogelijk het fietspad te voorzien van bouwwerken, geen bouwwerken zijnde (bijvoorbeeld lichtmasten) tot 10 meter hoog. De overweging van de noodzaak hiervan ontbreekt, dan wel een nader onderbouwd onderzoek naar de **overlast** daarvan. Dit mede ten aanzien van het feit dat aan weerszijden van de woningen lichtoverlast ondervonden zal worden.

8. Er is geen onderzoek verricht naar de te verwachten **geluidsoverlast**. Dit mede ten aanzien van het feit dat aan weerszijden van de woningen geluidsoverlast ondervonden zal worden van gemotoriseerde fietsen.
9. Na de voorgenomen aanleg van verkeersvoorzieningen vormen bezittingen een enclave binnen verkeersvoorzieningen. Vanuit het oogpunt van **inbraakveiligheid** wordt dit als niet acceptabel gezien.
10. Na de voorgenomen aanleg van verkeersvoorzieningen zal de afhandeling van het langzaam verkeer tussen Tilburg en de kern van Hulten, zeker in de avonduren, via een zeer **onveilige route** plaats moeten vinden. Gevraagd wordt of de gemeente de gevolgen hiervan wil dragen.
11. Het plan doet een inbreuk op de persoonlijke **leefomgeving/levenssfeer**, welke niet te gronden is op een goede Ruimtelijke Ordening, de gemeente aangaande. Dit mede gelet op het feit dat er een minder bezwaarlijke oplossing mogelijk is.
12. Verzocht wordt het bestemmingsplan in de huidige vorm niet vast te stellen en dermate aan te passen dat de fietsbrug van Tilburg aangesloten kan worden op het bestaande fietspad van gemeente Gilze en Rijen, gelegen vóór het eigendom van inschrijver.

Reactie:

1. Het bestemmingsplan voldoet aan de geldende eisen. Oplossingen zijn beoordeeld en afgewogen in een MER wat heeft geleid tot een voorkeursalternatief dat is uitgewerkt in het bestemmingsplan. Er heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden in het kader van het MER als bestemmingsplan. De constatering dat alleen uit (onjuiste) financiële overwegingen is gehandeld is niet correct. Binnen de begrenzing en functies zoals aangegeven in de verbeelding van het bestemmingsplan zal een definitief ontwerp worden uitgewerkt.
2. Er wordt gekozen voor een fietsbrug omdat dit de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en de doorstroming van het autoverkeer op de Burgemeester Letschertweg - N282/Bredaseweg vergroot. Gelet op de ontsluiting van deze fietsbrug en logische routes wordt gekozen voor verlegging van het fietspad. De verlegging heeft gevolgen voor de ontsluiting van het perceel op het fietspad. Gelet hierop wordt ervoor gekozen om het bestemmingsplan aan te passen zodat aanvullend de mogelijkheid ontstaat tot het realiseren van een fietspad vanaf de fietsbrug naar het perceel van indiener. Dit fietspad komt dan over de agrarisch bestemde gronden te liggen. De bestemmingsplanregels en verbeelding worden hierop aangepast. Voorts wordt opgemerkt dat naar de schade gerelateerde aspecten van het project reeds onderzoek is gedaan. Dit advies is bij indieners bekend. Op deze plaats volstaan wij met de opmerking dat voor zover sprake is van tegemoetkoming of compensatie in aanmerking komende schade, daar regelingen voor zijn en dat (plan)schade bij een private partij sec niet afdoet aan nut, noodzaak en belang van een infrastructureel project als het onderhavige.
3. Er is gekozen voor verlegging van het fietspad ten behoeve van het realiseren van een aangesloten en veilige fietsstructuur. Door de aanleg van de fietsverbinding vanaf de Oude Baan richting Tilburg wordt een veilige fietsroute geboden, waar de fietsers gescheiden worden van het gemotoriseerd verkeer. Er is niet gekozen voor een fietspad door 't Blok omdat 't Blok een bosgebied betreft dat behoort tot Natuurnetwerk Nederland. Gelet op deze status is het wenselijk om doorsnijding van het bosgebied te voorkomen en juist te zorgen voor een aaneengesloten bosgebied. Gelet hierop is een fietsroute langs de Oude Baan logisch. Het gebruik van gronden welke enkel in eigendom zijn van de gemeente zou leiden tot een alternatief waarbij het fietspad vlak na De Stad Parijs afbuigt naar het noorden (richting de fietsbrug) om vervolgens aan de zijde van Tilburg direct weer af te buigen naar het zuiden. Gelet op de bochten in dit alternatief wordt dit tracé als een ongewenst alternatief beschouwd.
4. Er wordt gekozen voor een fietsbrug ter plaatse van de kruising Burgemeester Letschertweg - N282/Bredaseweg vanwege verkeersveiligheid en doorstroming. 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)). Door aanleg van de fietsbrug hoeft het langzaam verkeer geen gebruik meer te maken van die kruising. Daardoor ontstaat er ruimte voor langere 'groentijden' van de verkeerslichten voor het autoverkeer. De noodzaak voor een ongelijkvloerse kruising is daarmee een belang van de provincie, de gemeente Tilburg en de gemeente Gilze en Rijen. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan voor de periode 2009 - 2015 is reeds 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. Hieruit blijkt dat dit al geruime tijd een aandachtspunt is, waar in dit bestemmingsplan invulling aan wordt gegeven met het nieuwe fietspad en fietspassage. Dat bij aanleg van de fietsbrug met fietsverbinding kosten verbonden zijn die voor rekening komen van de gemeente en dat grondaankoop nodig is, is bekend. Dit is echter gerechtvaardigd door het gemeentelijk belang om een ongelijkvloerse kruising te regelen. Verzakkingen van gronden of inklinken zijn aspecten die voortvloeien als gevolg van de realisatie. Het zijn geen ruimtelijk relevante aspecten die betrekking hebben op het voorliggende bestemmingsplan. Bij de verdere planuitwerking wordt de realisatie zorgvuldig opgepakt om ongewenste gevolgen te voorkomen.

5. In hoofdstuk 6 van de toelichting is aangegeven dat 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. In dit bedrag zijn dus realisatie- en verwervingskosten opgenomen.
6. Wanneer een bestemmingsplan een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan mogelijk maakt en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient op basis van artikel 6.12. van de Wro (tegelijktijd met de vaststelling van een bestemmingsplan) een exploitatieplan te worden vastgesteld. Onder een aangewezen bouwplan wordt krachtens artikel 6.2.1. van het Bro onder andere de bouw van één of meer woningen of andere hoofdgebouwen, de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² brutovloeroppervlakte, of de bouw van ten minste 1.000 m² brutovloeroppervlakte aan kassen verstaan. De plannen voor de weg hebben uitsluitend betrekking op infrastructurele werken, kunstwerken, inclusief landschappelijke inrichting. De daarmee samenhangende bouwwerken vallen niet onder de categorie bouwplannen die is genoemd in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.
7. Artikel 7.2 geeft dat op gronden bestemd als verkeer uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming met een bouwhoogte van ten hoogste 8,5 m mogen worden gebouwd. De afstand tussen het aan te leggen fietspad en de woning van indiener is dermate groot (circa 50 meter), dat naar ons oordeel niet van een significant verlies van privacy of van significante lichthinder gesproken kan worden. Voorts is het zo dat voor zover er sprake is van aantasting van financiële belangen een verzoek om tegemoetkoming in planschade kan worden gedaan door indieners.
8. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke bepalingen. Het akoestisch onderzoek richt zich op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen die zijn gelegen in de geluidszone van de weg. In dit onderzoek zijn de geluidsbelastingen ten gevolge van de afgewaardeerde N282 berekend ter plaatse van de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen. Uit de rekenresultaten blijkt dat er ter hoogte van de afgewaardeerde N282 ter plaatse van geen enkele geluidsgevoelige bestemming sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Er worden langs de afgewaardeerde N282 enkel afnames van de geluidbelasting berekend, de gemiddelde afname bedraagt 21 dB.
9. Na voorgenomen aanleg blijft er een weg voor het perceel van indiener bestaan (vanaf het kruispunt Burg. Letschertweg, via Hulteneindsestraat naar de Oude Baan). Daarnaast wordt het bestemmingsplan aangepast zodat er een fietsaansluiting komt tussen het perceel van indiener en het fietspad naar

de fietsbrug. Het perceel bevindt zich daarmee niet direct in een enclave. Het is daarmee niet de verwachting dat het plan N282 de inbraakveiligheid van het pand negatief verandert.

10. De beoogde fietsverbinding zal met het oog op veiligheid verder uitgewerkt worden. Het aspect verlichting maakt hier bijvoorbeeld deel van uit. Het is niet de verwachting dat de nieuwe fietsverbinding onveiliger is dan de bestaande fietsverbinding door het bos van 't Blok heen.
11. Dat de realisatie van de N282 in meer of mindere mate zal leiden tot een aantasting van het woongenot is helaas niet te voorkomen. Echter, de effecten op de leefbaarheid zijn ten behoeve van het MER en het bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot.
12. Zie de beantwoording bij de vorige onderdelen. Gelet op de noodzaak voor een ongelijkvloerse kruising vanwege veiligheid en doorstroming wordt gekozen voor een fietsbrug met een daarop aaneengesloten fietsverbinding. Het bestemmingsplan wordt wel aangepast zodat een ontsluiting vanaf het perceel van indiener kan worden gerealiseerd naar de fietsverbinding.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van de regels. In de regels zal de mogelijkheid tot het realiseren van een fietsverbinding vanaf het nieuwe achterliggende fietspad naar De Stad Parijs over agrarisch bestemde gronden worden opgenomen.

6: Zienswijze S16ink28757 ATE_S_16ink28757

Samenvatting:

1. Schrijft tegen het voornemen te zijn voor de aanleg van de fietsbrug omdat overstekend verkeer beter via de **verkeerslichten** kan verlopen.
2. Het argument van gemeente Tilburg voor de aanleg van de fietsbrug, zijnde de verkeersdoorstroming, wordt als niet gegrond gezien. Het **aantal verkeerslichten** op de ontsluitingsweg van Tilburg, tot aan de afrit Kaatsheuvel van de A58 telt 12 verkeerslichtinstallaties, wat de verkeersdoorstroming reeds ernstig belemmert.
3. De aanleg van de fietsbrug is enorm **horizonvervuilend**.
4. Met klem wordt het gemeentebestuur van Gemeente Gilze en Rijen gevraagd geen medewerking te verlenen aan het wijzigen van het bestemmingsplan voor de realisatie van de **fietsbrug** op grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen. De trap-/fietscapaciteit van jonge kinderen van en naar de basisschool wordt als niet voldoende beschouwd voor de fietsbrug, waardoor gevreesd wordt voor het voortbestaan van de basisschool. De brug vormt ook een hindernis voor ouderen met het oog op hun trap-/fietscapaciteit.
5. De huidige fietsverbinding van schoolkinderen langs het spoor naar de Reeshof voldoet en maakt een **fietsbrug** onnodig. Tevens is vanuit de richting van Gilze door Gemeente Tilburg reeds een nieuw fietspad gerealiseerd.
6. De realisatie van de **fietsbrug** wordt tevens afgeraden gezien de vele protesten van direct omwonenden die mogelijk tot procedures kunnen leiden.
7. Restaurant 'De Stad Parijs' is gebaat bij fietsverkeer langs het **terras** gelegen aan de N282.
8. De opgenomen **breedte** van de Oude Baan van 5 meter wordt als te breed beschouwd. Dit zou maximaal 4 meter moeten zijn met 4 passeervakken van 2,5 meter.
9. Als noodzakelijk gezien wordt een vrij liggend fietspad, gescheiden met een haagje.

10. Een realisatie van het fietspad ten zuiden van de Oude Baan wordt geprefereerd, omdat dan een aansluiting vanuit de N282 op De Stad Parijs plaatsvindt en de aansluiting op de N282 bij de kern Hulten op een veiligere manier verloopt.
11. De **Oude Baan** dient een verkeersluwe straat te worden, waarmee de dorpskern van Hulten bereikbaar moet blijven voor inwoners van (het geannexeerd gedeelte van) Hulten, bewoners met kinderen gebruikmakend van de basisschool en voor de bereikbaarheid van bedrijven in de kern van Hulten.
12. Als strikt noodzakelijk wordt bevonden een eerdere **afbuiging** vanuit de Oude Baan richting de N282. Verkeer is hiermee verder verwijderd van bewoonde gebieden, is minder hinderlijk voor omwonenden en worden procedures vermeden.
13. De doorstroming van de Ballingsweg ter hoogte van de startbaan van Vliegbasis Gilze-Rijen mag niet te veel hinder ondervinden van het plan. Als mogelijke oplossing wordt een **verdiepte** aanleg voorgesteld, ter hoogte van de startbaan.

Reactie:

1. De VRI-geregelde kruising Burg. Letschertweg/Bredaseweg is een dermate grote kruising dat het wenselijk is om langzaam verkeer ongelijkvloers af te wikkelen in plaats van gelijkvloers. Er is 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 daarnaast de fietsstructuur meer aaneengesloten en veilig maken. Het plan voorziet daarom in de nieuwe passage (fietsbrug) ten noorden van de kruising Burgemeester Letschertweg - N282.
2. De fietsbrug is noodzakelijk vanwege doorstroming op de kruising Burg Letschertweg – Bredaseweg. Hier wordt niet bedoeld de totale doorstroming van de Letschertsweg. Wel draagt een goede doorstroming op de kruising bij aan de totale doorstroming doordat de verkeersregelinstallatie (VRI) gekoppeld is. Dat er op andere gedeelten van de fietsroute Breda-Tilburg (mogelijk) nog knelpunten zijn, doet niet af aan het nut van de onderhavige fietsbrug.
3. De brug zelf bevindt zich boven de Burgemeester Letschertweg in bestaand stedelijk gebied in de gemeente Tilburg, maar de afzink naar straatpeil in de gemeente Gilze en Rijen heeft inderdaad plaats over een nieuw aan te leggen stuk fietspad, dat een akker doorsnijdt. Dit doet slechts in geringe mate afbreuk aan het karakter en de openheid van het landschap. In elk geval niet in de mate waarin nieuwe gebouwen of grotere andere bouwwerken dat zouden doen. Er is juist voor het voorliggende tracé gekozen op basis van landschappelijke argumenten. Bij een oversteek ter hoogte van de bestaande kruising zou gekozen moeten worden voor een tamelijk massieve brug. Door op de nu voorgestelde locatie te kiezen voor een fietsbrug met een tamelijk lange aanloop en een eveneens vrij lange afzink, kan gewerkt worden met landschappelijke, groene taluds, wordt voorkomen dat de fietsbrug een massieve 'landmark' wordt en kan de aansluiting worden gezocht met het omliggende landschap. Enige afbreuk aan de openheid van het landschap zal er waarschijnlijk wel zijn. Dat geldt voor elk tracé. In de belangenafweging tussen de openheid van het landschap en het belang van de fietsbrug als zodanig is ervoor gekozen om laatstgenoemd belang te laten prevaleren.
4. Zie reactie 1. Door op de nu voorgestelde locatie te kiezen voor een fietsbrug kan een tamelijk lange aanloop worden gerealiseerd en wordt een te steile helling voorkomen. Het ontwerp van de fietsbrug is conform de vigerende richtlijnen met betrekking tot hellingbaanpercentages.
5. Een route langs het spoor staat los van een fietsroute langs de N282. Het feit dat een fietsbrug elders mogelijk gewenst is of dat er een andere route is die (ook) veel wordt gebruikt, doet verder niet af aan nut en noodzaak van de voorliggende fietsbrug. Feit is dat ongelijkvloerse voorzieningen op kruisingen als deze gewenst of zelfs noodzakelijk zijn (CROW publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer (2006)).

6. Er wordt gekozen voor een fietsbrug uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming. Een ongelijkvloerse voorziening is ter plaatse noodzakelijk. Dit is ook ten behoeve van direct omwonenden. Protesten van omwonenden worden in het kader van het bestemmingsplan zorgvuldig afgewogen en beoordeeld. Er hebben diverse één-op-één gesprekken plaatsgevonden en in de Nota Inspraak en Overleg is ook inhoudelijk ingegaan op de inspraakreacties van omwonenden. Voorliggende nota van zienswijzen geeft het resultaat van deze afweging en geeft aan op welke punten de protesten wel of niet leiden tot aanpassing van de plannen.
7. Indiener stelt terecht dat het restaurant gebaat is bij een ontsluiting op de fietsverbinding. Gelet hierop wordt het bestemmingsplan aangepast zodat mogelijkheid ontstaat om een fietsverbinding vanaf het nieuwe achterliggende fietspad naar De Stad Parijs te realiseren. De bestemmingsplanregels zullen hierop aangepast worden.
8. Het Principeplan geeft een indicatie van wat gerealiseerd gaat worden en vormt daarmee de basis voor de ruimtelijke begrenzing zoals opgenomen in het bestemmingsplan, zie de nadere toelichting in de inleiding over het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan. De exacte uitwerking vindt plaats in het kader van de herinrichting Hulten. De aangegeven verbreding van de Oude Baan zoals opgenomen in het Principeplan is opgenomen vanwege het fietsverkeer dat van deze wegen gebruik gaat maken. Versmalling is daardoor niet wenselijk.
9. Zie reactie 8. In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat langs de Oude Baan de mogelijkheid bestaat om een in twee richtingen bereden fietspad aan te leggen (uitgaande van de ruimtelijke begrenzing zoals opgenomen in het bestemmingsplan).
10. Het fietspad sluit aan bij de reeds bestaande infrastructuur van de Oude Baan. Het bestemmingsplan bevat de begrenzing waarbinnen de herinrichting van de Oude Baan nader uitgewerkt wordt (in samenspraak met de omgeving). Daarbij wordt specifiek ingegaan op de aansluiting bij de kern Hulten. Er is voor het realiseren van een veilige aansluiting geen verschil tussen een fietsverbinding door 't Blok of een fietsverbinding langs de Oude Baan. Bij beide opties is een veilige aansluiting te realiseren. Wel zorgt de verlegging van het fietspad naar de Oude Baan voor een aaneengesloten fietsstructuur met een goede aansluiting op de fietsbrug en wordt door de verlegging 't Blok een aaneengesloten bosgebied, zonder doorsnijding van infrastructuur. Ten aanzien van restaurant De Stad Parijs wordt het bestemmingsplan aangepast zodat een ontsluiting mogelijk wordt gemaakt op de fietsverbinding/fietsbrug.
11. Indiener geeft een juiste verwoording van de beoogde functie van de Oude Baan. Om dit te bereiken vinden in het kader van de verdere uitwerking ten behoeve van de herinrichting Hulten gesprekken met de omgeving plaats.
12. Het bestemmingsplan bevat de begrenzing waarbinnen de afbuiging van de Oude Baan nader uitgewerkt wordt (in samenspraak met de omgeving). De afbuiging zoals opgenomen in het principeplan leidt niet tot onaanvaardbare hinder. Ten aanzien van geluid wordt verwezen naar het bijgevoegde akoestisch rapport waaruit blijkt dat enkel afnames van de geluidbelasting worden berekend. Hiermee is binnen het bestemmingsplan voldoende onderbouwd dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ruimtebeslag buiten de begrenzing van de bestemming Verkeer, zoals opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan, aan de boszijde komt in strijd met de aanduiding Natuurnetwerk Nederland (NNN). Ruimtebeslag ter plaatse is niet mogelijk wanneer hier aanvaardbare alternatieven voor zijn.
13. Er is niet gekozen voor een verdiept ontwerp van de N282 ter hoogte van de landingsbaan. Vanuit Europese regelgeving dient een 'doorvliegend' vliegtuig zijn baan ook buiten de inrichting te kunnen voortzetten. Er geldt binnen de funnel een obstakelvrije zone. De weg zoals in voorliggend principeplan en bestemmingsplan is opgenomen, voldoet hieraan. Daarnaast zorgt een verdiepte ligging of tunnel voor een substantiële verhoging van de kosten. Er is daarom gekozen voor een weg op maaiveld. Dit is een oplossing die voldoet aan alle eisen en tevens worden hiermee de

maatschappelijke kosten beperkt.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van de regels. In de regels zal de mogelijkheid tot het realiseren van een fietsverbinding vanaf het nieuwe achterliggende fietspad naar De Stad Parijs over agrarisch bestemde gronden worden opgenomen.

7: Zienswijze S16ink29431_1

Samenvatting:

1. Vraagt zich af wat de oversteek over de Burgemeester Letschertweg zoveel problematischer maakt dan de vele andere oversteken binnen de gemeente Tilburg waar geen fietsbrug is aangelegd en of de **kosten** opwegen tegen de baten.
2. Het verwachtte file probleem wordt niet opgelost doordat er **verkeerslichten** geplaatst worden bij het vliegveld.
3. Sinds de opstelling van het MER van oktober 2011 is de **situatie veranderd** en zijn dus de **uitgangspunten** inzake het besluit voor de aanleg van de fietsbrug niet meer correct.
4. De aanpassingen aan de N282 hebben nog niet, en zullen ook met de zogenaamde omlegging tot een dermate grote kruising geleid hebben dat het wenselijk is om langzaam verkeer **ongelijkvloers** af te wikkelen.
5. Er is gesteld dat op het drukste uur van de dag ca. 60 fietsers/bromfietsers de Burgemeester Letschertweg moeten passeren en dat dit tot behoorlijk oponthoud kan leiden op dit kruispunt. Het aantal van 60 fietsers/bromfietsers wordt als niet veel beschouwd en vormt geen grond voor de aanleg van een extra breed fietspad. Gemiddeld over de dag zit de intensiteit ruim onder de 50 fietsers/bromfietsers, met een marginaal moment op de dag dat het drukker is. Dit heeft tot op heden nimmer tot opstoppen van het autoverkeer geleid of het stagneren van de doorstroming. Er worden **geen problemen** ondervonden in de doorstroming van het verkeer.
6. Bij het niet werken van een verkeerslichtinstallatie is gemeld dat in dat geval 6+3 **rijstroken** overgestoken dienen te worden. Dit klopt niet met de huidige situatie, waar het 4+2 stroken betreft. Gesteld wordt dat er geen verdere verbreding komt, derhalve de uitgangspunten niet correct zijn.
7. De aanname die wordt gedaan dat het **drukker** wordt, staat haaks op de stelling dat het minder druk wordt aan de zijde van Oosterhout.
8. Stelt dat er altijd gebruik kan worden gemaakt van verkeersregelaars en/of noodaggregaten in geval van een defect verkeerslicht.
9. Meldt dat de realisatie van een fietsbrug niet strookt met de stelling om de fietsroute aantrekkelijker te maken, omdat langs de Bredaseweg tot tweemaal toe de drukke Bredaseweg moeten oversteken. Een logische redenering ontbreekt.
10. Een snelle fietsverbinding via de Reeshof langs het spoor is veilig en **gelijkvloers**. Dit wordt geprefereerd.
11. Begrijpt niet welk argument ontleend wordt uit het bestaan van een **Ecologische Verbindingszone** voor een rechtmatige aanleg van de fietsbrug. Immers, in paragraaf 5.8 wordt aangegeven dat de EHS buiten het plangebied ligt.
12. De fietsbrug doorsnijdt akkerland en maakt daarmee **inbreuk** op het agrarisch verbredingsgebied. De fietsbrug doet ook inbreuk aan het open karakteristieke **landschap**, zoals benoemd in Bestemmingsplan Buitengebied van Gemeente Gilze en Rijen uit 2010.
13. Er zou sprake zijn van ruimtelijke kwaliteitsverbetering, maar dat wordt niet onderbouwd. De aanleg van een niet-natuurlijk element zou altijd een **inbreuk** opleveren buiten het stedelijk gebied.
14. Begrijpt niet wat het **watersysteem** met de aanleg van de fietsbrug te maken heeft.

15. Vindt dat er vage wensen en overwegingen worden vermeld voor 'een impuls voor fietsverkeer' om de aanleg van een **dure** fietsbrug te rechtvaardigen.
16. Stelt de vraag welke partij de fietsbrug wil en vanuit welke partij het idee voor een fietsbrug is ontstaan: gemeente Tilburg of Gemeente Gilze en Rijen.
17. Stelt dat Gemeente Tilburg te kort is geschoten op het gebied van **burgerparticipatie**, aangezien geen toenadering is gezocht om te anticiperen als direct belanghebbende bij de ambitiecommissie.
18. In de praktijk blijkt dat er regelmatig gebruik gemaakt wordt van het **stoplicht** bij het vliegveld. Gemeente wordt verzocht daarvan aantallen aan te leveren
19. In het nieuwe ontwerp is rekening gehouden met de vliegclub die ook van de oversteek gebruik gaat maken wat niet in het MER is meegenomen. Verzocht wordt om hier een adequate oplossing voor te zoeken, bijvoorbeeld door de weg **verdiept** aan te leggen.

Reactie:

1. 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)). Dat er op andere gedeelten van de fietsroute Breda-Tilburg (mogelijk) nog knelpunten zijn, doet niet af aan het nut van de onderhavige fietsbrug.
2. Indiener geeft aan dat er een fileprobleem is te verwachten doordat er verkeerslichten worden geplaatst bij het vliegveld. In het MER is voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de verkeersafwikkeling.
Er worden verkeerslichten geplaatst bij het vliegveld in verband met de veiligheid (funnel van het vliegverkeer). In paragraaf 3.4.6 van het MER is gekeken of de verkeerslichten tot een verkeerskundig probleem leiden. Hiertoe is onderzocht wat een gemiddeld en worst case gebruik van de verkeerslichten aan wachtrijlengte in de daluren en avondspits oplevert. Geconstateerd is dat bij gemiddeld gebruik van het verkeerslicht (3 minuten rood) tijdens de avondspits of daluren, de wachtrijlengte de aanliggende kruispunten niet zal belemmeren. Wanneer het verkeerslicht in de avondspits 2 tot 3 keer per uur op rood wordt gezet, zal de verkeersafwikkeling niet ernstig gehinderd worden. Geconstateerd is dat tijdens de worst case situatie (12 minuten rood) tijdens de avondspits, de wachtrijlengte zal terugslaan tot aan de direct aanliggende kruispunten (Burg. Ballingsweg/Burg. Letschertweg en N282/ontsluiting Hulten). In de daluren worden de kruisingen niet belemmerd. De situatie dat in de stoplichten in de avondspits 12 minuten op rood staan, zal nauwelijks voorkomen.
3. Ten behoeve van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de vigerende situatie en wijzigingen. Het MER (d.d. 11 oktober 2011) moet in samenhang met andere onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan worden beschouwd. Zo heeft sinds eind 2011 een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden die geleid hebben tot aanpassing van het voorkeursalternatief. Dat was aanleiding om de Aanvulling MER (d.d. 3 december 2012) op te stellen. Vervolgens is ook een Oplegnotitie MER N282 Rijen-Hulten-Reeshof (20 mei 2016) opgesteld (allen opgenomen in bijlage 4 van de Toelichting). In de oplegnotitie is geconcludeerd dat de aanpassingen aan het VKA, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe onderzoeksresultaten het juridisch-planologisch regelen van het geoptimaliseerde VKA niet in de weg staan.
4. 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)).

5. De onderbouwing is gebaseerd op tellingen uit 2010. Indiener geeft geen onderbouwing waaruit blijkt dat de intensiteit veel lager is. Uit de tellingen 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 die richting Tilburg gaan. De noodzaak voor een fietsbrug is gelegen in het feit dat er ter plaatse sprake is van een kruising met een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/uur.
6. In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 3.1.1.) staat het volgende: "Daarnaast geldt dat het altijd kan voor komen dat de VRI een keer niet werkt. Het is dan voor fietsers (in de situatie zonder fietsbrug) vrijwel onmogelijk om de 5+2 rijstroken ter hoogte van het kruispunt over te steken zonder ongelukken." De keuze voor de fietsbrug is echter gebaseerd op het feit dat er ter plaatse sprake is 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)).
7. Zie reactie 6. De keuze voor de ongelijkvloerse fietsverbinding is niet enkel gelegen in de breedte van het kruispunt Burgemeester Letschertweg-Bredaseweg. De noodzaak is gebaseerd op het feit dat er sprake is van een kruising met een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/uur. Het feit dat het op de wegen drukker wordt, is een autonome ontwikkeling. Voor wat betreft de zijde van Oosterhout is aangegeven dat de verbreding Oosterhoutseweg-Julianastraat niet leidt tot een aantrekkende werking (drukker worden). Dat is wat anders dan de autonome ontwikkeling.
8. 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.
9. Dat er op andere gedeelten van de fietsroute Breda-Tilburg (mogelijk) nog knelpunten zijn, doet niet af aan het nut van de onderhavige fietsbrug.
10. Een route langs het spoor staat los van een fietsroute langs de N282. Het feit dat een fietsbrug elders mogelijk gewenst is of dat er een andere route is die (ook) veel wordt gebruikt, doet verder niet af aan nut en noodzaak van de voorliggende fietsbrug. Feit is dat ongelijkvloerse voorzieningen op kruisingen als deze gewenst of zelfs noodzakelijk zijn (CROW publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer (2006)).
11. De ecologische verbindingszone is geen argument voor een rechtmatige aanleg van de fietsbrug. Wel wordt de ecologische verbindingszone in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het gaat hier om toe te voegen EHS percelen die bij gemeente Tilburg in eigendom zijn. In paragraaf 3.1.1. is de onderbouwing van de ecologische verbindingszone opgenomen. In het kort komt het op het volgende neer: In de periode 2010 - 2012 is de dubbelbaanse weg Burgemeester Letschertweg tussen de Midden-Brabantweg (A261) en Rijksweg (N281) aangelegd. Deze rondweg ten noorden en westen van Tilburg verbindt onder meer de Midden-Brabantweg met de A58. Tegelijkertijd is aan de buitenzijde van de weg een natuurstrook aangelegd. De natuurstrook komt voort uit een gemeentelijke ambitie, beschreven in de Omgevingsvisie Tilburg 2040, om lokale en regionale natuur te behouden en te verbinden. Om de afstand van de natuurstrook tot het bestaande NNN te minimaliseren heeft de gemeente Tilburg verzocht enkele agrarische percelen in de Gemeente Gilze en Rijen gedeeltelijk te bestemmen tot natuur waardoor de Tilburgse Natuurstrook nu met NNN (voormalige EHS) wordt verbonden. De wijziging van de planologische bestemming tot natuur is onderdeel van overkoepelende planvorming. In dit kader is de ecologische verbindingszone opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.
12. De brug zelf bevindt zich boven de Burgemeester Letschertweg in bestaand stedelijk gebied in de gemeente Tilburg, maar de afzink naar straatpeil in de gemeente Gilze en Rijen heeft inderdaad plaats over een nieuw aan te leggen stuk fietspad, dat een akker doorsnijdt. Dit doet slechts in geringe mate afbreuk aan het karakter en de openheid van het landschap. In elk geval niet in de mate waarin nieuwe gebouwen of grotere andere bouwwerken dat

zouden doen. Er is juist voor het voorliggende tracé gekozen op basis van landschappelijke argumenten. Door op de nu voorgestelde locatie te kiezen voor een fietsbrug met een tamelijk lange aanloop en een eveneens vrij lange afzink, kan gewerkt worden met landschappelijke, groene taluds, wordt voorkomen dat de fietsbrug een massieve 'landmark' wordt en kan de aansluiting worden gezocht met het omliggende landschap.

Enige afbreuk aan de openheid van het landschap zal er waarschijnlijk wel zijn. Dat geldt voor elk tracé. Zo dicht bij de grens met stedelijk gebied is in de belangenafweging tussen de openheid van het landschap en het belang van de fietsbrug ervoor gekozen om laatstgenoemd belang laten prevaleren.

13. Ingevolge het eerste lid van artikel 3.3 Vr 2014 kan de kwaliteitsverbetering van het landschap immers o.a. gelegen zijn in de verbetering van de mogelijkheden voor extensief recreatief medegebruik van een gebied. De voorliggende fietsbrug betekent een stevige impuls voor het fietsverkeer tussen Tilburg en Breda, alsmede voor de ontsluiting van het buitengebied rondom Hulten en de mogelijkheden om daar als langzaamverkeer recreant van te genieten. De fietsverbinding langs de N282 maakt deel uit van het utilitaire fietsnetwerk van de Provincie Noord-Brabant.
14. De aanleg van de fietsbrug is in het bestemmingsplan van de gemeente Tilburg opgenomen. Hierin wordt aangegeven dat in dat bestemmingsplan slechts is vermeld dat de ingevolge de provinciale Verordening ruimte de vereiste kwaliteitsverbetering van het landschap ook kan worden vormgegeven door middel van ontsluiting van het buitengebied (mede in het kader van recreatie) en/of een kwalitatieve impuls aan het watersysteem. Hierin zijn geen directe argumenten voor de fietsbrug gelegen; slechts de verplichting uit de Verordening ruimte wordt hier toegelicht.
15. Indiener maakt niet duidelijk wat 'vaag' wordt bevonden. Paragraaf 3.1.1. van de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de nut en noodzaak van het plan, waaronder de fietsverbinding. De informatie dit hier opgenomen is, is behoorlijk concreet.
16. Nut en noodzaak is gelegen in een veiligheid en doorstroming. Dit is een belang van zowel provincie als van gemeente Tilburg en gemeente Gilze en Rijen. Hiermee is de keuze voor een fietsbrug een gezamenlijk initiatief.
17. 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 De 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.
18. In paragraaf 3.4.6 van het MER is gekeken of de verkeerslichten tot een verkeerskundig probleem leiden. Hiertoe is onderzocht wat een gemiddeld en worst case gebruik van de verkeerslichten aan wachtrijlengte in de daluren en avondspits oplevert. Geconstateerd is dat bij gemiddeld gebruik van het verkeerslicht (3 minuten rood) tijdens de avondspits of daluren, de wachtrijlengte de aanliggende kruispunten niet zal belemmeren. Wanneer het verkeerslicht in de avondspits 2 tot 3 keer per uur op rood wordt gezet, zal de verkeersafwikkeling niet ernstig gehinderd worden. Geconstateerd is dat tijdens de worst case situatie (12 minuten rood) tijdens de avondspits, de wachtrijlengte zal terugslaan tot aan de direct aanliggende kruispunten (Burg. Ballingsweg/Burg. Letschertweg en N282/ontsluiting Hulten). In de daluren worden de kruisingen niet belemmerd. In de praktijk blijkt wellicht dat er regelmatig gebruik gemaakt wordt van het stoplicht bij het vliegveld, echter de situatie dat de stoplichten in de avondspits 12 minuten op rood staan, zal nauwelijks voorkomen. Dit is de enige situatie waarbij de wachtrijlengte terug zal slaan tot aan de direct aanliggende kruispunten.
19. Er is niet gekozen voor een verdiept ontwerp van de N282 ter hoogte van de landingsbaan. Vanuit Europese regelgeving dient een 'doorvliegend' vliegtuig zijn baan ook buiten de inrichting te kunnen voortzetten. Er geldt binnen de funnel een obstakelvrije zone. De weg zoals in voorliggend

principeplan en bestemmingsplan is opgenomen, voldoet hieraan. Daarnaast zorgt een verdiepte ligging of tunnel voor een substantiële verhoging van de kosten. Er is daarom gekozen voor een weg op maaiveld. Dit is een oplossing die voldoet aan alle eisen en tevens worden hiermee de maatschappelijke kosten beperkt.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8: Zienswijze 16INK30067_S

Samenvatting:

1. Door de plannen en werkzaamheden c.q. het nieuwe bestemmingsplan moet koste wat kost voorkomen worden dat de **Ericssonstraat** een doorgaande (sluip)verkeersroute voor (vracht)verkeer wordt. Gesteld wordt dat de huidige situatie in de straat erg **onveilig** is, mede omdat er hard gereden wordt door (vracht)wagens uit beide richtingen.
2. Verzoekt om met bewoners in contact te treden en zo nodig extra fysieke maatregelen te nemen.
3. De gemeente Gilze en Rijen heeft ingestemd met een woning aan de Ericssonstraat. Echter, er blijft een gevoel van (en wordt feitelijk vastgesteld dat) de straat een ontsluitingsweg is van het industrieterrein.
4. Verzoekt schriftelijk op de hoogte gehouden te worden van het verdere verloop omtrent het plan

Reactie:

1. Het plan voor de N282 heeft geen gevolgen voor de Ericssonstraat. Indien de N282 als 2x2 wordt gerealiseerd zal de doorstroming op N282 verbeteren met als gevolg dat de Ericssonstraat juist minder verkeer te verwerken krijgt.
2. Zie reactie 1. De planontwikkeling van de N282 heeft geen negatieve gevolgen voor de Ericssonstraat. Er is dan ook geen aanleiding om als gevolg van de N282 fysieke maatregelen te treffen (de Ericssonstraat ligt ook buiten het plangebied van het bestemmingsplan). De gemeente treedt wel met indiener in contact.
3. De woning maakt geen deel uit van voorliggend bestemmingsplan N282. Er is ook niet in het kader van de planontwikkeling N282 ingestemd met de woning. Zie verder reactie 2.
4. Alle indieners worden schriftelijk op de hoogte gebracht van de beantwoording van de zienswijze. Verder wordt de procedure van het bestemmingsplan bekend gemaakt via publicatie en worden er digitale nieuwsbrieven gemaakt waarop mensen zich kunnen abonneren.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9: Zienswijze 16INK29649_S

Samenvatting:

1. Stelt dat op basis van het principeplan de **rioolwaterpersleiding** van het waterschap onder het fietspad ligt. Dit is geen gewenste situatie met het oog op veiligheid, maximaal toelaatbare verkeersbelasting, beheer en onderhoud en calamiteiten.
2. Verzoekt een aanpassing van het fietspad of het tracé in het **ontwerp** op bovenstaande punten. Dit in overleg met Waterschap Brabantse Delta.
3. Vraagt aandacht voor de beperkte lengte van de huidige **mantelbuizen** rondom voorgenoemde kruising en de kruising met de Europalaan-N282.

Reactie:

1. De gewenste bestemming en situatie is reeds opgenomen in het ontwerp. De leidingen liggen in huidige situatie reeds onder het fietspad. Op die locaties worden geen fysieke aanpassingen gedaan. De in het plangebied aanwezige rioolwatertransportleiding wordt verlegd en met een dubbelbestemming als zodanig bestemd. Ter bescherming van de aanwezige leiding is een stelsel met omgevingsvergunningen opgenomen. Alvorens burgemeester en wethouders over een verzoek om een omgevingsvergunning beslissen, winnen zij schriftelijk advies in bij de desbetreffende leidingbeheerder. Zie artikel 9 van de Regels.
2. Zie reactie 1.
3. Het bestemmingsplan is enkel bedoeld voor ruimtelijk relevante aspecten. De lengte van de huidige mantelbuis betreft geen ruimtelijk relevant aspect en wordt dan ook niet in een bestemmingsplan geregeld. Dergelijke maatregelen behoren in de verdere uitwerkingsfase. Hierover zal afstemming plaatsvinden met indiener.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10: Zienswijze 16INK29453_S

Samenvatting:

1. Merkt op dat een vorige inspraakreactie niet inhoudelijk is beantwoord in de Nota van Inspraak en Vooroverleg. Ondanks een constructief overleg hierover met de heer J.W. Van den Boogert en de heer J. Huijben wordt bij deze toch een zienswijze ingediend om een mogelijk later beroep niet uit te sluiten.
2. Als gevolg van de opwaardering van de N282 tot een vierbaansweg wordt zijn perceel niet langer direct ontsloten door de N282. Dit heeft tot gevolg dat er **omgereden** moet gaan worden om bij de woning te komen. Dit maakt dat er een direct belang bestaat.
3. Stelt de vraag of het **voordeel** voor de bewoners op weegt tegen de **kosten** van het plan. Er komt immers nog steeds een knik in de weg en het verkeer richting Tilburg/De Reeshof zal toch met een omweg weer terug naar de Bredase weg kunnen komen.
4. Vraagt of is onderzocht hoeveel van het verkeer ook daadwerkelijk via die weg terug naar Tilburg gaat en hoeveel auto's mogelijk voor de nieuwe snelweg kiezen bij Gilze.
5. Stelt dat de gemeente onvoldoende is onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan **financieel** haalbaar is.

6. Begrijpt het nut en noodzaak niet van de nieuwe weg. Er komt immers nog een punt met stoplichten aan het einde van het nieuwe stuk weg. Vraag is of het nieuwe stuk, los van het financiële aspect, dermate voldoende ontlasting voor de 'kern' van Hulten, dat dit in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt gerechtvaardigd.
7. Vraagt zich af of in het kader van verkeersveiligheid het niet mogelijk is om de **snelheid** bij het verkeerslicht terug te brengen naar 50 km/uur en verderop weer naar 80 km/uur.
8. Vindt het bezwaarlijk dat de ventweg een **eenrichtingsweg** wordt en dat zijn belangen niet voldoende worden meegewogen omdat ten opzichte van de huidige situatie een grote afstand omgereden moet worden.
9. Stelt dat de **toegang** tot zijn poort met daarachter parkeerplaatsen wordt belemmerd, omdat deze na wijziging van de N282 zal grenzen aan de geplande ventweg. De mogelijkheid om de inrit op te draaien met een aanhanger/caravan wordt niet of moeilijk haalbaar. Hierover wordt duidelijkheid gewenst. Mocht het gebruik van de inrit problemen opleveren, dan zou de gemeente zorg dragen voor een verplaatsing van de automatische poort met intercom. Bovenstaande duidelijkheid zou door de gemeente worden geboden op een informatieavond. Deze heeft nooit plaatsgevonden. Tijdens deze informatieavond zouden draaicirkels worden getekend om de situatie nader te beoordelen. Hierover wordt alsnog opheldering verlangd.
10. Gesteld wordt dat het huidige **uitzicht** op de N282 door de plannen wordt verslechterd door een ventweg voor de woning langs en een vierbaansweg. Dit beperkt het woongenot aanzienlijk.
11. De verdubbeling van de huidige rijbanen heeft een toename van verkeersbewegingen tot gevolg. Er zal meer gebruik worden gemaakt van de weg, maar uit de luchtkwaliteitsrapportage blijkt niet welke gevolgen dit heeft op de luchtkwaliteit voor het perceel dat in eigendom is, ten opzichte van de huidige situatie.
12. Gevreesd wordt voor een toename van geluidsoverlast door wezenlijke veranderingen in de directe omgeving van de woning en daarmee de rust en het woongenot.
13. Gesteld wordt dat er een gedegen onderzoek uitgevoerd dient te worden naar alternatieve mogelijkheden. Uit het plan blijkt niet of nauwelijks rekening gehouden te worden met de gevolgen voor diegenen die overlast zullen ondervinden van de nieuwe randweg.
14. Verzoekt het bestemmingsplan niet vast te stellen zonder tegemoet te komen aan het hier bovenstaande.

Reactie:

1. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Er worden komende periode gesprekken gevoerd met betreffende eigenaren.
2. Indiener heeft inderdaad een direct belang. Hieronder wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijze.
3. Het bestemmingsplan met het daarbij behorend MER (bijlage van het bestemmingsplan) vormt de totale onderbouwing van het plan. Diverse alternatieven zijn inzichtelijk gemaakt en afgewogen. De gekozen oplossing voldoet aan de doelstellingen (het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het wegvak Rijen – Reeshof en het verbeteren van de leefbaarheid op het wegvak Hulten, wat ook een voordeel is voor de bewoners) en is met mitigerende en compenserende maatregelen tevens het meest milieuvriendelijk alternatief. Er is een afweging gemaakt dat dit opweegt tegen de kosten die hiervoor benodigd zijn.
4. Zie reactie 3. Het MER gaat in op verkeersafwikkeling. Het blijkt dat het gekozen alternatief zorgt voor het omrijden van verkeer via de nieuwe N282 zodat de leefbaarheid op het wegvak Hulten verbetert. Dit komt door de combinatie van de korte omlegging én de 'knip' bij Hulten. De intensiteiten op de N282 ter hoogte van Hulten nemen af met ongeveer 95%. Er rijdt dus zeker verkeer met een omweg naar Tilburg.

5. Hoofdstuk 6 van het bestemmingsplan gaat in op de financiële haalbaarheid. Het beschikbare budget is voldoende om de plannen te kunnen realiseren.
6. Zie reactie 3 en reactie 4. 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 erfontsluitende functie van de N282 ter hoogte van Rijen en met name Hulten, waardoor veel modaliteiten samenkomen in combinatie met behoorlijke snelheidsverschillen. De gekozen oplossing voldoet aan de doelstellingen (het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het wegvak Rijen – Reeshof en het verbeteren van de leefbaarheid op het wegvak Hulten) en is met mitigerende en compenserende maatregelen tevens het meest milieuvriendelijk alternatief.
7. Er wordt niet gekozen voor een snelheidsbeperking op de provinciale weg omdat dit de doorstroming kan beperken.
8. In de planvorming wordt een totaalafweging gemaakt van alle belangen. Op de ventweg wordt niet gekozen voor tweerichtingsverkeer gelet op de verkeersveiligheid. Helaas is het niet te voorkomen dat dit op enkele adressen leidt tot omrijdafstanden. Wel willen provincie en gemeente bij de nadere uitwerking van de plannen in overleg treden met de belanghebbenden om te onderzoeken of optimalisaties ter plaatse van de percelen mogelijk zijn.
9. Indiener heeft schriftelijk kaartmateriaal ontvangen waarop draaicirkel is aangegeven die gemaakt wordt met een auto en caravan. Hieruit blijkt dat de draaicirkel wel mogelijk is, maar dat aanpassingen hiervoor op het perceel wellicht noodzakelijk zijn. Over de nadere uitwerking hiervan zal in de uitwerkingsfase contact met indiener worden opgenomen. De kosten die voortkomen uit de noodzakelijke aanpassingen zullen voor rekening van de provincie komen.
10. Bij elke nieuwe (planologische) ontwikkeling vindt een nieuwe ruimtelijke afweging plaats. Als gevolg van de realisatie van de plannen zal de omgeving en dus ook het uitzicht voor omwonenden veranderen. Dat de aanpassing van de N282 in meer of mindere mate kan leiden tot een ander uitzicht is niet te voorkomen. Echter, alle effecten op de leefbaarheid zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot.
11. De effecten op de leefbaarheid (waaronder luchtkwaliteit) zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. In bijlage 8 van de toelichting op het bestemmingsplan is het achtergrondrapport met betrekking tot luchtkwaliteit opgenomen. Voor het onderzoek luchtkwaliteit is gekeken naar de situatie in 2019 (het toetsjaar 1 jaar na realisatie) en naar de toekomstige situatie in 2030. De aanpassing van de N282 leidt niet 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).
12. Op grond van het akoestisch onderzoek in bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat de toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de streefwaarde minder dan 1 dB bedraagt. Ter plaatse van het perceel van indiener is er zelfs sprake van een afname van de geluidsbelasting. Omdat er geen sprake is van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist. Dit komt mede doordat de verbreding niet leidt tot een toename van verkeer.
13. 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. Dit alternatief is uitgewerkt als voorkeursalternatief.

14. Zie bovenstaande reactie op de ingediende punten. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11: Zienswijze 16INK29438_S

Samenvatting:

1. Zonder dat er nadere afspraken zijn gemaakt over aankoop of uitruil van de betreffende gronden wordt nog niet ingestemd met het tracé van den N282.
2. Merkt op dat de percelen waar (natuur)compensatie gepland is en op onder andere de locatie van infiltratievoorzieningen geen inrichting toegestaan is die een voor de vliegveiligheid nadelige vogelaantrekkende werking tot gevolg heeft.
3. Door Defensie ingerichte natuurcompensatiepercelen aan de oostkant van de vliegbasis die door verbreding of verlegging van de N282 worden aangetast, dienen te worden gecompenseerd op basis van de daarvoor geldende voorwaarden.
4. Het bestemmingsplan dient erin te voorzien dat de aanwezige en terug te plaatsen crashpoorten en hun huidige status behouden worden en dat er inrichtingstechnisch in wordt voorzien dat grote voertuigen de crashpoorten kunnen benaderen.
5. Verdere inrichtingsvoorwaarden zullen aandacht krijgen in de vervolggesprekken met de gemeente en de provincie Noord-Brabant ter completering van het inrichtingsplan.

Reactie:

1. Er hebben reeds gesprekken met indiener plaatsgevonden en komende periode zal vervolg worden gegeven aan deze gesprekken.
2. Het terrein dat wordt ingericht als infiltratievoorziening krijgt 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 meter. Uit de watertoets blijkt dat de infiltratievoorzieningen eens per 100 jaar zo goed als vol staan. Bij neerslaggebeurtenissen met een herhalingsstijd van 1x per jaar staat er voor een zeer kortdurende periode circa 0,5 meter water in de infiltratievoorzieningen. Dit voorkomt dat de infiltratievoorziening leidt tot verandering van de vogelaantrekkende werking ten opzichte van braakliggende percelen.
3. Bij de planontwikkeling wordt inderdaad rekening gehouden met eventuele compensatie van natuur die reeds door indiener is aangebracht. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar binnen de compensatiepercelen.
4. De functie en werking van de crashpoort blijft conform huidige situatie. Het nieuwe ontwerp vormt hier geen belemmering voor. Bij de nadere uitwerking zal indiener verder betrokken worden.
5. Er zullen inderdaad vervolggesprekken plaatsvinden in het kader van de realisatiefase.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12: Zienswijze 16INK29435_S

Samenvatting:

1. Geeft aan dat de reeds afgegeven inspraakreactie in het kader van deze zienswijze als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Heeft niet de indruk dat iets met eerder gemaakte opmerkingen wordt gedaan of dat er serieus naar opmerkingen in de inspraakreactie is geluisterd.
2. Er wordt geen inzicht verschaft in de financiële haalbaarheid van het plan. Mede omdat daarvoor gesprekken gevoerd dienen te worden met belangenpartijen voor grondaankopen.
3. Is door de opstelling van het gemeentebestuur voornemens de deugdelijkheid van de voorliggende plannen bij de bestuursrechter ter discussie te stellen.
4. Stelt dat noch in de publicatie, noch in de informatie op de gemeentelijke website wordt gerept over de mogelijkheid op het geven van inhoudelijke reacties op de MER rapportage, tegelijkertijd met het ontwerp-bestemmingsplan.
5. Deze optie en een optie voor het indienen van een zienswijze op de MER rapportage wordt zelfs niet genoemd in par. 8.3 van de toelichting.
6. Merkt op dat het voorliggende plan niet voldoet aan de grenswaarde voor wat betreft geluidsoverlast voor de woning.
7. Stelt dat de procedure omtrent de hogere geluidsgrenswaarde parallel dient te lopen aan het bestemmingsplan waarin geluidsbelasting voortvloeit. Is niet bekend met een ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarde, noch is deze gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter visie gelegd.
8. Vraagt of met het voorliggende plan doelstellingen wel worden behaald:
 - a. Verbeteren leefbaarheid Hulten
 - b. Afname aantal geluidgehinderden in zowel kwantitatieve als kwalitatieve zin
 - c. Geen uitspecifiering van maatregelen tegen geluidshinder
 - d. Geluid vliegverkeer is niet in het plan opgenomen
9. Vraagt waarom wordt getornd aan de uitgangspunten:
 - a. In het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met waardevolle gebieden en werk- en woonfuncties. In werkelijkheid wordt enkel rekening gehouden met het buiten schot houden van eigendommen van Defensie (vliegveld Gilze en Rijen), ten koste van zijn eigendommen
 - b. Er wordt geen moeite gedaan om door te rekenen of het verleggen van de verbindingsboog tussen de N282 richting Burgemeester Ballingsweg iets meer richting het vliegveld tot de mogelijkheden behoort. Er lijkt voldoende ruimte te zijn.
10. Stelt dat niet wordt aangegeven welke Rijksbelangen van Defensie aan de orde zijn en hoe deze wegen ten aanzien van de woonsituatie van haar.
11. Er bestaan geen verslagen van gevoerde overleggen. Daardoor bestaat geen transparantie over de aan de orde zijnde belangen.
12. Er wordt niet aangegeven welke regels er zijn over de afstand tussen de taxibaan voor het vliegverkeer en het tracé van de nieuwe verkeersboog
13. Vindt de keuze voor de tracering van de zuidelijke omlegging Hulten zowel in het ontwerp-plan als in de MER onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.
14. Alternatief 5 scoort op zowel verstoring EHS, landschap, cultuurhistorie, archeologische verwachting, werken en landbouw negatief. Dit alternatief voldoet niet aan de doelstelling van een MER, te weten het waarborgen van de milieubelangen in een ruimtelijke procedure.
15. Alternatieven 1, 2 en 3 voldoen niet aan de opdracht om de verkeersveiligheid van Hulten te verbeteren, waardoor alleen de alternatieven 4 en 5 zouden overblijven.
16. Indiener geeft aan dat maatschappelijk draagvlak niet is onderzocht, maar enkel is 'ingeschat' op basis van het vooroverleg en de inspraak. Dit is volgens indiener weinig realistisch en onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.
17. Juist het voorkeursalternatief zal het meest aanleiding geven tot sluijverkeer, waarvoor gevreesd wordt.

18. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (Wijkevoort en de Groene Kamer) zullen invloed hebben op de verkeersdruk, waar in het voorkeursalternatief geen rekening mee is gehouden.
19. In het voorkeursalternatief wordt de op grond van de Wgh verplichte aanleg van een grondwal van 195 meter lang en 4 meter hoog gemist. De landschappelijke en stedenbouwkundige aanvaardbaarheid van deze wal is niet onderzocht.
20. Vraagt of veranderingen in wetgeving voor mer-procedures geen effect heeft op de ontwikkeling van alternatieven en de keuze van het voorkeursalternatief.
21. Stelt dat bij de vertaling van de alternatieven is nagelaten om per maatregel aan te duiden wat de geluidsreductie is.
22. Indiener stelt dat onterecht in hoofdstuk 5 is aangegeven dat in bijlage 4 ook de gecumuleerde belasting is berekend. In de beantwoording van de opmerkingen van de Commissie Mer wordt namelijk expliciet aangegeven dat geen rekening is gehouden met het vliegverkeer en de daaruit voortvloeiende cumulatieve belasting.
23. Merkt op dat binnen de bestemming "wonen" die is toegekend aan haar eigendom, is opgenomen dat algehele herbouw van de woning op bestaande fundamenteen dient plaats te vinden. In art. 3.3.1 van het vigerend bestemmingsplan is echter opgenomen dat vrijstelling kan worden verleend voor herbouw van de woning buiten de bestaande fundamenteen. Verschuiving van bestaande geluidsgevoelige objecten is dus mogelijk.
24. Vraagt aandacht voor de bestaande mogelijkheid van het vergunningsvrij bouwen van een mantelzorgwoning (alszijnde een geluidsgevoelig object).
25. Bovenstaande wijst uit dat de berekeningen van geluidsbelasting op zijn bezit niet volledig en niet juist is.
26. Afgezien van het financiële aspect wordt geen afweging gemaakt om geluidshinder te voorkomen, ondanks voor twee woningen, waaronder die van hem, een voorkeursgrenswaarde van boven de 58 dB blijft bestaan. De keuze voor een ander wegdektype (SMA-NL8 G+) zou dit kunnen voorkomen. Met de keuze van een ander wegdektype zou een lagere geluidswal kunnen volstaan
27. Geeft aan dat nergens is aangegeven tot welke toe- of afname de kruispuntcorrecties in het geluidsmodel hebben. Ditzelfde geldt voor de correctie op grond van art. 110 Wgh.
28. Het is onjuist dat in bijlage 4 ook de gecumuleerde belasting is berekend. Dit is onjuist: in de beantwoording van de opmerkingen van de Commissie MER wordt aangegeven dat er geen rekening is gehouden met het vliegverkeer en daarmee een gecumuleerde geluidsbelasting.
29. In het plan ontbreekt motivering van de geluidswal vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt. Dat deze wal het leefklimaat van zijn eigendom aantast wordt door de gemeente niet als een zwaarwegend belang gezien.
30. Er is niet doorerekend welke geluidsreductie de afbuiging sec oplevert. Dit betekent een grote toename van geluidshinder voor 6 woningen. Door de overige werken wordt een geringe geluidsreductie voor meerdere woningen behaald. Op deze manier wordt naar variant 5 toe gerekend en is geen keuze puur op basis van cijfers en berekeningen gemaakt.
31. Voorafgaand een ontwerp-bestemmingsplan in procedure te brengen moet helder zijn dat een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet kan worden verkregen. Die helderheid is er nu niet en er wordt niet aangegeven of deze is aangevraagd en op welke basis dit zal gebeuren.
32. Vindt het absurd dat niet op voorhand een archeologisch onderzoek is uitgevoerd, wat een grote invloed heeft op de realiseerbaarheid van het plan binnen de planperiode.
33. Niet helder is of de post van 22 miljoen euro de financiële haalbaarheid van het plan aantoont. Dit ook met het oog op mogelijke onteigeningen en/of planschadeclaims.
34. Merkt op dat nergens kwalitatieve verplichtingen zijn opgenomen rondom de aspecten geluid, flora en fauna en dergelijke.

35. Stelt dat het ontwerp-plan en MER nog onvoldoende zijn uitgewerkt om tot een weloverwogen keuze te komen.
36. Verzoekt de gemeente om met hem in gesprek te treden om tot een oplossing te komen, alvorens tot vaststelling over te gaan

Reactie:

1. Ten aanzien van de inspraakreactie wordt verwezen naar de Nota Inspraak en Overleg zoals opgenomen is in de bijlage bij het bestemmingsplan. Alle aangedragen punten zijn hier voorzien van een antwoord. Er wordt niet specifiek in de zienswijze aangegeven welke opmerkingen uit de inspraakreactie van een nadere toelichting moeten worden voorzien. In de beantwoording hieronder wordt ingegaan op de in de zienswijze aangedragen aspecten.
2. Hoofdstuk 6 van het ontwerp bestemmingsplan gaat in op de financiële haalbaarheid. Om het plan N282 te kunnen realiseren, dient de provincie de beschikking te hebben over de gronden. Door de provincie wordt voor onderhavig project een actief grondbeleid voorgestaan. Dit houdt in dat de provincie actief poogt de gronden via minnelijke weg te verwerven op zodanige wijze, dat de voorgenomen uitvoering van het bestemmingsplan hierdoor niet wordt belemmerd. Als het niet mogelijk is om particuliere percelen te verwerven die nodig zijn ten behoeve van de uitvoering van het plan, dan bestaat de mogelijkheid om over te gaan tot onteigening. Het bestemmingsplan vormt hiervoor de onteigeningstitel. Bij de onteigeningsprocedure zullen de wettelijke procedures in acht worden genomen. Bij de financiële haalbaarheid is rekening gehouden met de onteigeningsprocedure. Voor het verkrijgen van grond geldt een separaat traject. De provincie zal hiervoor komende periode gesprekken met grondeigenaren voeren.
3. In het bestemmingsplan (inclusief het MER) wordt ingegaan op de onderbouwing van de plannen. In de beantwoording van deze zienswijze geven we onze reactie op de ingediende punten en geven we aan waarom bepaalde keuzes naar onze mening wel op deugdelijke gronden zijn gemaakt.
4. Het MER heeft als bijlage 4 van het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Het MER maakt daarmee deel uit van het bestemmingsplan. Het is niet noodzakelijk om dit apart in de publicatie aan te geven.
5. Zie reactie 4. Het MER maakt deel uit van het bestemmingsplan.
6. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen. 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 10 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.
7. Zie reactie 6. Er is sprake van twee aparte besluiten, namelijk besluit over het bestemmingsplan en het besluit over het verlenen van hogere waarde. Deze besluiten hebben allebei hun eigen procedures. De procedure omtrent de hogere waarde is na de publicatie van het ontwerp bestemmingsplan in

gang gezet. Deze procedure loopt parallel aan het bestemmingsplan. Een ieder heeft de gelegenheid om op het voornemen tot het verlenen van hogere waarde zienswijzen in te brengen.

8. Het bestemmingsplan en het MER geven antwoord of met het voorliggende plan de doelstellingen worden behaald. Doel is om de verkeersdoorstroming op wegvakken en kruispunten te verbeteren en om de leefbaarheid in de kern Hulten te verbeteren. Uit het MER blijkt dat het gekozen alternatief voldoet aan de doelstellingen en dat met het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen er sprake is van het meest milieuvriendelijk alternatief. Zie ook paragraaf 3.1.1 in de toelichting van het bestemmingsplan.
Ten aanzien van geluid wordt opgemerkt dat in bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan het akoestisch onderzoek is opgenomen. Hierin is de geluidsbelasting onderzocht als gevolg van het plan N282 zoals mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Daar waar noodzakelijk zijn de effecten en toepasbaarheid van geluidsmaatregelen onderzocht. Deze zijn ook concreet in het akoestisch onderzoek aangegeven en zijn mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. 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.
9. De keuze in het bestemmingsplan is een resultante van een belangenafweging. De onderbouwing van deze belangenafweging is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en in het MER. De mening van indiener dat enkel rekening is gehouden met het buiten schot houden van eigendommen van Defensie is niet correct. Alle in het geding zijnde belangen ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening zijn meegewogen. Zie hiervoor het MER en hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daarbij hoort ook een afweging gelet op aanwezige Rijksbelangen (niet zijnde eigendomsverhoudingen). In het plangebied is gelet op het aanwezige militair vliegveld wel sprake van Rijksbelangen. Zo mag het tracé niet te dicht langs de taxibaan voor het vliegverkeer lopen.
10. Zie reactie 9. Er is sprake van een totaalafweging. Zoals ook in de Nota Inspraak en Overleg is opgenomen is het verloop van het tracé ter plaatse van de afbuiging 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 opzichte van de reactie in de Nota Inspraak en Overleg kan daaraan worden toegevoegd dat de weg eveneens niet te dicht bij het gebouw van Defensie mag lopen en/of over het aanwezige parkeerterrein. Dit parkeerterrein wordt immers gebruikt voor parkeren en oefeningen.
11. Ten behoeve van het bestemmingsplan is het tracé ruimtelijk afgewogen en zijn milieueffecten en belangen in beeld gebracht. Alle relevante informatie omtrent de ruimtelijk relevante afweging zoals opgenomen in het bestemmingsplan is inzichtelijk gemaakt. Eventuele verslagen voegen hier geen nadere informatie aan toe.
12. Zie reactie 11.
13. Het bestemmingsplan met het daarbij behorend MER (bijlage van het bestemmingsplan) vormt de totale onderbouwing van het plan. Diverse alternatieven zijn inzichtelijk gemaakt en afgewogen. De gekozen oplossing voldoet aan de doelstellingen (het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het wegvak Rijen – Reeshof en het verbeteren van de leefbaarheid op het wegvak Hulten) en is met mitigerende en compenserende maatregelen tevens het meest milieuvriendelijk alternatief.

Het MER gaat onder meer in op verkeersafwikkeling. Het blijkt dat het gekozen alternatief zorgt voor het omrijden van verkeer via de nieuwe N282 zodat de leefbaarheid op het wegvak Hulten verbetert. Dit komt door de combinatie van de korte omlegging én de 'knip' bij Hulten. De intensiteiten op de N282 ter hoogte van Hulten nemen af met ongeveer 95%.

In de totale belangenafweging komt het gekozen alternatief als voorkeursalternatief naar voren. Dit voorkeursalternatief is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan.

14. De afweging met betrekking tot alternatieven is opgenomen in het MER (bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan) en samengevat in de toelichting. In dit MER liggen meerdere aspecten ten grondslag aan de keuze voor het voorkeursalternatief. Alternatief 4 en 5 kwamen uit het MER het meest in aanmerking als voorkeursalternatief (VKA). 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.

Alle milieubelangen zijn wel degelijk afgewogen in het MER. Ten aanzien van de door indiener aangevoerde punten wordt opgemerkt dat hiervoor mitigerende en compenserende maatregelen zijn opgenomen waardoor de negatieve effecten worden voorkomen of worden geminimaliseerd.

15. Zie reactie 14.
16. De basis voor het maatschappelijk draagvlak zoals opgenomen in het MER betreft de reacties op de startnotitie en twee workshops met de omgeving. Dit is ook als zodanig aangegeven in het MER. Op basis hiervan zijn enkel uitspraken gedaan over de waarschijnlijkheid van het verkrijgen van wel of geen draagvlak voor alternatieven.
17. Het gekozen alternatief inclusief de daarbij behorende maatregelen zoals de knip Hulten geeft geen aanleiding tot sluipverkeer. Bij de herinrichting Hulten wordt hier nog expliciet door de gemeente aandacht aan besteed, in samenspraak met de omgeving. Het regelen van alleen bestemmingsverkeer over de Oude Baan lijkt de meest waarschijnlijke optie te zijn. Echter, maatregelen om sluipverkeer te weren worden niet planologisch in het bestemmingsplan geregeld, maar via inrichtingsmaatregelen. Er is daarom geen sprake van het opnemen van een planologische regeling voor dit onderwerp.
18. In de simulatie en berekeningen rondom de fietsbrug zijn onder andere de ontwikkelingen aan de Groene Kamer (en in de toekomst ook Wijkevoort) wel 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.
19. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in het principeplan en het bestemmingsplan zijn de geluidsmaatregelen nader geconcretiseerd (op grond van het akoestisch onderzoek dat is gedaan in het kader van het bestemmingsplan). Deze geluidsmaatregelen zijn in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De invulling van deze voorziening (een geluidsscherm of een geluidswal) is echter nog niet bekend. Een geluidswal vraagt meer ruimtebeslag. Dit maximale ruimtebeslag is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan.
20. Ten behoeve van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de vigerende situatie en relevante wet- en regelgeving. Het MER (d.d. 11 oktober 2011) moet in samenhang met andere onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan worden beschouwd. Zo heeft sinds eind 2011 een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden die geleid hebben tot aanpassing van het voorkeursalternatief. Dat was aanleiding om de Aanvulling MER (d.d. 3 december 2012) op te stellen. Tenslotte is ook een Oplegnotitie MER N282 Rijen-Hulten-Reeshof (20 mei 2016) opgesteld (allen opgenomen in bijlage 4

- van de Toelichting). In de oplegnotitie is geconcludeerd dat de aanpassingen aan het VKA, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe onderzoeksresultaten het juridisch-planologisch regelen van het geoptimaliseerde VKA niet in de weg staan.
21. Zie het MER en het akoestisch onderzoek dat als bijlagen bij de toelichting zijn opgenomen. Voor het MER volstaat de beoordeling (en inzicht in mogelijke maatregelen) op het niveau van tracéalternatieven. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan gaat wel specifiek in op de doelmatigheid van maatregelen. Het gehanteerde niveau volstaat in het kader van de besluitvorming.
 22. In het kader van het akoestisch onderzoek zoals uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan is gekeken naar de gecumuleerde geluidsbelasting (het vliegverkeer vormt hiervoor de belangrijke bron). Voor de bestemmingen waar sprake is van het aanvragen van hogere waarde is in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting vermeld.
 23. Aangenomen wordt dat verwezen wordt naar de ontheffingsmogelijkheid als opgenomen in artikel 25.3.2 van het geldende bestemmingsplan (i.p.v.3.3.1). Hiervoor geldt een 5-tal randvoorwaarden. Herbouw buiten de bestaande fundamenteen zal zeker niet leiden tot een verbetering van de milieuhygiënische inpasbaarheid (voorwaarde c.). Ook wordt voorshands betwijfeld of eventuele herbouw vanuit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar is (voorwaarde d.). Het is daarom niet aannemelijk dat een verzoek tot herbouw buiten de bestaande fundering wordt gehonoreerd.
 24. Voor wat betreft de mogelijkheid van de bouw van een mantelzorgwoning geldt het volgende. Met de toepassing van artikel 2, onderdeel 3, van bijlage II van het Bor, is het mogelijk om zonder omgevingsvergunning een bijbehorend bouwwerk te bouwen voor de huisvesting in verband met mantelzorg. Tevens is het op grond van artikel 2, onderdeel 22 mogelijk om ook een al bestaand bijbehorend bouwwerk (geheel of gedeeltelijk) te gebruiken en in te richten ten behoeve van huisvesting in verband met mantelzorg. Ook een bestaand (met omgevingsvergunning gebouwd) bijbehorend bouwwerk, dat in maatvoering en plaatsing niet voldoet aan de randvoorwaarden van een vergunningvrij bijbehorend bouwwerk, kan worden gebruikt voor huisvesting in verband met mantelzorg. Voorts geldt dat in het kader van de Wet geluidhinder een mantelzorg woning (ongeacht in bestaand bijgebouw of in nieuw te plaatsen bijgebouw) altijd aan te merken is als een tijdelijk gebouw. Daarmee is er per definitie geen sprake van een geluidsgevoelig object. In geluidsberekeningen worden mantelzorgwoningen dan ook niet meegenomen. Voor het voorliggende bestemmingsplan kan en hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met bestaande of nog nieuwe mantelzorgsituaties.
 25. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke bepalingen. Zie verder ook de beantwoording onder 24.
 26. Ten aanzien van geluidsoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: er is stil asfalt voorzien en op één locatie is een geluidswerende voorziening voorzien. Na het doorrekenen van deze maatregelen blijkt dat uiteindelijk voor zes woningen een besluit hogere waarde dient te worden genomen (zie akoestisch onderzoek bij de toelichting). De exacte uitwerking van het bestemmingsplan volgt in de uitwerkingsfase. Dan wordt definitief bepaald welke type asfalt wordt toegepast en voor welke exacte invulling en vormgeving wordt gekozen ten aanzien van de geluidswerende voorziening.
 27. De correcties zijn opgenomen om juist tegemoet te komen aan de werkelijke situatie. In het akoestisch rapport is aangegeven waarom de correcties zijn gehanteerd. Het is geen verplichting om in beeld te brengen wat de geluidsbelasting zou zijn zonder deze correcties.
 28. In het kader van het akoestisch onderzoek zoals uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan is gekeken naar de gecumuleerde geluidsbelasting (het vliegverkeer vormt hiervoor de belangrijke bron). Voor de bestemmingen waar sprake is van het aanvragen van hogere waarde is in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting vermeld.
 29. Ten aanzien van geluidsoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: er is stil asfalt voorzien en op één locatie is een geluidswerende voorziening voorzien. Deze geluidsmaatregelen zijn in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt en als voorwaardelijke verplichting

- opgenomen. De invulling van deze voorziening (een geluidsscherm of een geluidswal) en daarmee de ruimtelijke of stedenbouwkundige inpassing is echter nog niet bekend. Een geluidswal vraagt meer ruimtebeslag. Dit maximale ruimtebeslag is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan.
30. Het akoestisch onderzoek geeft aan wat de nieuwe wegaanleg (afbuiging) voor gevolgen heeft voor de geluidsbelasting. Dit is opgenomen in paragraaf 4.2 van het rapport. In het MER is de keuze voor het voorkeursalternatief niet enkel gebaseerd op het aantal geluidsbelaste woningen, maar spelen meerdere overwegingen een rol. Het is een totaalafweging waarom uiteindelijk gekozen is voor het voorkeursalternatief.
31. In paragraaf 5.5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat het plangebied (mogelijk) leefgebied vormt van beschermde plant- en diersoorten. Soorten waarvoor maatregelen moeten worden genomen, zijn broedvogels en vleermuizen. In bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan (rapportage Natuur) blijkt dat met het nemen van maatregelen het aannemelijk is dat een eventuele ontheffing kan worden verkregen (er is 'zicht' op een ontheffing'). De te nemen maatregelen zijn mogelijk binnen het bestemmingsplan. Er is daarmee geen sprake van een belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan. De ontheffing Flora en faunawet zal in het kader van de realisatie worden aangevraagd.
32. Zie paragraaf 5.8 van de Toelichting. Na uitvoering van het archeologisch onderzoek is naar voren gekomen dat op verschillende locaties op het nieuwe N282 tracé aanvullend archeologisch vervolgonderzoek moet worden uitgevoerd. Deze gebieden zijn voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' met daaraan gekoppeld een omgevingsvergunningstelsel. Het nader archeologisch onderzoek kan zeker worden uitgevoerd binnen de planperiode van het bestemmingsplan en zal eveneens geen invloed hebben op de realiseerbaarheid van het plan binnen de planperiode (10 jaar). Er is daarmee geen sprake van een belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.
33. Hoofdstuk 6 van het ontwerp bestemmingsplan gaat in op de financiële haalbaarheid. Om het plan N282 te kunnen realiseren, dient de provincie de beschikking te hebben over de gronden. Door de provincie wordt voor onderhavig project een actief grondbeleid voorgestaan. Dit houdt in dat de provincie actief poogt de gronden via minnelijke weg te verwerven op zodanige wijze, dat de voorgenomen uitvoering van het bestemmingsplan hierdoor niet wordt belemmerd. Als het niet mogelijk is om particuliere percelen te verwerven die nodig zijn ten behoeve van de uitvoering van het plan, dan bestaat de mogelijkheid om over te gaan tot onteigening. Het bestemmingsplan vormt hiervoor de onteigeningstitel. Bij de onteigeningsprocedure zullen de wettelijke procedures in acht worden genomen. Bij de financiële haalbaarheid is rekening gehouden met de onteigeningsprocedure. Voor het verkrijgen van grond geldt een separaat traject. De provincie zal hiervoor komende periode gesprekken met grondeigenaren voeren. De volledige uitvoering/realisering van het plan wordt binnen het budget mogelijk geacht.
34. De maatregelen die nodig zijn, zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Geluidswerende voorzieningen zijn geregeld door een aanduiding op te nemen waarbinnen een geluidswerende voorziening mogelijk wordt gemaakt. In het kader van de vaststelling is ervoor gekozen om voor de geluidswerende voorziening een voorwaardelijke verplichting op te nemen. Ten aanzien van flora en fauna geeft jurisprudentie aan dat het bestemmingsplan aannemelijk moet maken dat de ontheffing kan worden verkregen. Het bestemmingsplan maakt dit voldoende aannemelijk waardoor een kwalitatieve verplichting hier eveneens niet nodig is.
35. In het bestemmingsplan (inclusief het MER) wordt uitgebreid ingegaan op de onderbouwing van de plannen. Alle benodigde aspecten in het kader van een goede ruimtelijke ordening komen hierin aan bod. Er is ons inziens voldoende concrete informatie beschikbaar om tot een weloverwogen keuze te komen.
36. Er heeft vanaf 2011 overleg plaatsgevonden en er blijft overleg plaatsvinden met alle betrokkenen.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de geluidswerende voorziening.

13: Zienswijze 16INK29434_S

Samenvatting:

1. Geeft aan dat de reeds afgegeven inspraakreactie in het kader van deze zienswijze als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Heeft niet de indruk dat iets met eerder gemaakte opmerkingen wordt gedaan of dat er serieus naar opmerkingen in de inspraakreactie is geluisterd.
2. Er wordt geen inzicht verschaft in de financiële haalbaarheid van het plan. Mede omdat daarvoor gesprekken gevoerd dienen te worden met belangenpartijen voor grondaankopen.
3. Is door de opstelling van het gemeentebestuur voornemens de deugdelijkheid van de voorliggende plannen bij de bestuursrechter ter discussie te stellen.
4. Stelt dat noch in de publicatie, noch in de informatie op de gemeentelijke website wordt gerept over de mogelijkheid op het geven van inhoudelijke reacties op de MER rapportage, tegelijkertijd met het ontwerp-bestemmingsplan.
5. Deze optie en een optie voor het indienen van een zienswijze op de MER rapportage wordt zelfs niet genoemd in par. 8.3 van de toelichting.
6. Merkt op dat het voorliggende plan niet voldoet aan de grenswaarde voor wat betreft geluidsoverlast voor bestaande woningen aan de Burgemeester Ballingsweg 2.
7. Stelt dat de procedure omtrent de hogere geluidsgrenswaarde parallel dient te lopen aan het bestemmingsplan waarin geluidsbelasting voortvloeit. Is niet bekend met een ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarde, noch is deze gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter visie gelegd.
8. Vraagt of met het voorliggende plan doelstellingen wel worden behaald:
 - a. Verbeteren leefbaarheid Hulten
 - b. Afname aantal geluidgehinderden in zowel kwantitatieve als kwalitatieve zin
 - c. Geen uitspecificering van maatregelen tegen geluidshinder
 - d. Geluid vliegverkeer is niet in het plan opgenomen
9. Vraagt waarom wordt getornd aan de uitgangspunten:
 - a. In het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met waardevolle gebieden en werk- en woonfuncties. In werkelijkheid wordt enkel rekening gehouden met het buiten schot houden van eigendommen van Defensie (vliegveld Gilze en Rijen), ten koste van zijn eigendommen
 - b. Er wordt geen moeite gedaan om door te rekenen of het verleggen van de verbindingsboog tussen de N282 richting Burgemeester Ballingsweg iets meer richting het vliegveld tot de mogelijkheden behoort. Er lijkt voldoende ruimte te zijn.
10. Stelt dat niet wordt aangegeven welke Rijksbelangen van Defensie aan de orde zijn en hoe deze wegen ten aanzien van de woon- en werksituatie van hem.
11. Er bestaan geen verslagen van gevoerde overleggen. Daardoor bestaat geen transparantie over de aan de orde zijnde belangen.
12. Er wordt niet aangegeven welke regels er zijn over de afstand tussen de taxibaan voor het vliegverkeer en het tracé van de nieuwe verkeersboog
13. Vindt de keuze voor de tracering van de zuidelijke omlegging Hulten zowel in het ontwerp-plan als in de MER onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.

14. Alternatief 5 scoort op zowel verstoring EHS, landschap, cultuurhistorie, archeologische verwachting, werken en landbouw negatief. Dit alternatief voldoet niet aan de doelstelling van een MER, te weten het waarborgen van de milieubelangen in een ruimtelijke procedure.
15. Alternatieven 1, 2 en 3 voldoen niet aan de opdracht om de verkeersveiligheid van Hulten te verbeteren, waardoor alleen de alternatieven 4 en 5 zouden overblijven.
16. Indiener geeft aan dat maatschappelijk draagvlak niet is onderzocht, maar enkel is 'ingeschat' op basis van het vooroverleg en de inspraak. Dit is volgens indiener weinig realistisch en onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.
17. Juist het voorkeursalternatief zal het meest aanleiding geven tot sluipverkeer, waarvoor gevreesd wordt.
18. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (Wijkevoort en de Groene Kamer) zullen invloed hebben op de verkeersdruk, waar in het voorkeursalternatief geen rekening mee is gehouden.
19. In het voorkeursalternatief wordt de op grond van de Wgh verplichte aanleg van een grondwal van 195 meter lang en 4 meter hoog gemist. De landschappelijke en stedenbouwkundige aanvaardbaarheid van deze wal is niet onderzocht.
20. Vraagt of veranderingen in wetgeving voor mer-procedures geen effect heeft op de ontwikkeling van alternatieven en de keuze van het voorkeursalternatief.
21. Stelt dat bij de vertaling van de alternatieven is nagelaten om per maatregel aan te duiden wat de geluidsreductie is.
22. Indiener stelt dat onterecht in hoofdstuk 5 is aangegeven dat in bijlage 4 ook de gecumuleerde belasting is berekend. In de beantwoording van de opmerkingen van de Commissie Mer wordt namelijk expliciet aangegeven dat geen rekening is gehouden met het vliegverkeer en de daaruit voortvloeiende cumulatieve belasting.
23. Merkt op dat binnen de bestemming "horeca" die is toegekend aan zijn eigendom, is opgenomen dat algehele herbouw van de woning op bestaande fundamenteen dient plaats te vinden. In art. 3.3.1 van het vigerend bestemmingsplan is echter opgenomen dat vrijstelling kan worden verleend voor herbouw van de woning buiten de bestaande fundamenteen. Verschuiving van bestaande geluidsgevoelige objecten is dus mogelijk.
24. Vraagt aandacht voor de bestaande mogelijkheid van het vergunningsvrij bouwen van een mantelzorgwoning (alszijnde een geluidsgevoelig object).
25. Bovenstaande wijst uit dat de berekeningen van geluidsbelasting op zijn bezit niet volledig en niet juist is.
26. Afgezien van het financiële aspect wordt geen afweging gemaakt om geluidshinder te voorkomen, ondanks voor twee woningen, waaronder die van hem, een voorkeursgrenswaarde van boven de 58 dB blijft bestaan. De keuze voor een ander wegdektype (SMA-NL8 G+) zou dit kunnen voorkomen. Met de keuze van een ander wegdektype zou een lagere geluidswal kunnen volstaan
27. Geeft aan dat nergens is aangegeven tot welke toe- of afname de kruispuntcorrecties in het geluidsmodel hebben. Ditzelfde geldt voor de correctie op grond van art. 110 Wgh.
28. Het is onjuist dat in bijlage 4 ook de gecumuleerde belasting is berekend. Dit is onjuist: in de beantwoording van de opmerkingen van de Commissie MER wordt aangegeven dat er geen rekening is gehouden met het vliegverkeer en daarmee een gecumuleerde geluidsbelasting.
29. In het plan ontbreekt motivering van de geluidswal vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt. Dat deze wal het leefklimaat van zijn eigendom aantast wordt door de gemeente niet als een zwaarwegend belang gezien.
30. Er is niet doorgerekend welke geluidsreductie de afbuiging sec oplevert. Dit betekent een grote toename van geluidshinder voor 6 woningen. Door de overige werken wordt een geringe geluidsreductie voor meerdere woningen behaald. Op deze manier wordt naar variant 5 toe gerekend en is geen keuze puur op basis van cijfers en berekeningen gemaakt.

31. Voorafgaand een ontwerp-bestemmingsplan in procedure te brengen moet helder zijn dat een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet kan worden verkregen. Die helderheid is er nu niet en er wordt niet aangegeven of deze is aangevraagd en op welke basis dit zal gebeuren.
32. Vindt het absurd dat niet op voorhand een archeologisch onderzoek is uitgevoerd, wat een grote invloed heeft op de realiseerbaarheid van het plan binnen de planperiode.
33. Niet helder is of de post van 22 miljoen euro de financiële haalbaarheid van het plan aantoont. Dit ook met het oog op mogelijke onteigeningen en/of planschadeclaims.
34. Merkt op dat nergens kwalitatieve verplichtingen zijn opgenomen rondom de aspecten geluid, flora en fauna en dergelijke.
35. Stelt dat het ontwerp-plan en MER nog onvoldoende zijn uitgewerkt om tot een weloverwogen keuze te komen.
36. Verzoekt de gemeente om met hem in gesprek te treden om tot een oplossing te komen, alvorens tot vaststelling over te gaan.

Reactie:

1. Ten aanzien van de inspraakreactie wordt verwezen naar de Nota Inspraak en Overleg zoals opgenomen is in de bijlage bij het bestemmingsplan. Alle aangedragen punten zijn hier voorzien van een antwoord. Er wordt niet specifiek in de zienswijze aangegeven welke opmerkingen uit de inspraakreactie van een nadere toelichting moeten worden voorzien. In de beantwoording hieronder wordt ingegaan op de in de zienswijze aangedragen aspecten.
2. Hoofdstuk 6 van het ontwerp bestemmingsplan gaat in op de financiële haalbaarheid. Om het plan N282 te kunnen realiseren, dient de provincie de beschikking te hebben over de gronden. Door de provincie wordt voor onderhavig project een actief grondbeleid voorgestaan. Dit houdt in dat de provincie actief poogt de gronden via minnelijke weg te verwerven op zodanige wijze, dat de voorgenomen uitvoering van het bestemmingsplan hierdoor niet wordt belemmerd. Als het niet mogelijk is om particuliere percelen te verwerven die nodig zijn ten behoeve van de uitvoering van het plan, dan bestaat de mogelijkheid om over te gaan tot onteigening. Het bestemmingsplan vormt hiervoor de onteigeningstitel. Bij de onteigeningsprocedure zullen de wettelijke procedures in acht worden genomen. Bij de financiële haalbaarheid is rekening gehouden met de onteigeningsprocedure. Voor het verkrijgen van grond geldt een separaat traject. De provincie zal hiervoor komende periode gesprekken met grondeigenaren voeren.
3. In het bestemmingsplan (inclusief het MER) wordt ingegaan op de onderbouwing van de plannen. In de beantwoording van deze zienswijze geven we onze reactie op de ingediende punten en geven we aan waarom bepaalde keuzes naar onze mening wel op deugdelijke gronden zijn gemaakt.
4. Het MER heeft als bijlage 4 van het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Het MER maakt daarmee deel uit van het bestemmingsplan. Het is niet noodzakelijk om dit apart in de publicatie aan te geven.
5. Zie reactie 4. Het MER maakt deel uit van het bestemmingsplan.
6. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen. 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 10 woningen overschrijdt. De woning van indiener is een van deze woningen. De geluidsbelasting bedraagt 60,49 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.

7. Zie reactie 6. Er is sprake van twee aparte besluiten, namelijk besluit over het bestemmingsplan en het besluit over het verlenen van hogere waarde. Deze besluiten hebben allebei hun eigen procedures. De procedure omtrent de hogere waarde is na de publicatie van het ontwerp bestemmingsplan in gang gezet. Deze procedure loopt parallel aan het bestemmingsplan. Een ieder heeft de gelegenheid om op het voornemen tot het verlenen van hogere waarde te reageren.
8. Het bestemmingsplan en het MER geven antwoord of met het voorliggende plan de doelstellingen worden behaald. Doel is om de verkeersdoorstroming op wegvakken en kruispunten te verbeteren en om de leefbaarheid in de kern Hulten te verbeteren. Uit het MER blijkt dat het gekozen alternatief voldoet aan de doelstellingen en dat met het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen er sprake is van het meest milieuvriendelijk alternatief.
Ten aanzien van geluid wordt opgemerkt dat in bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan het akoestisch onderzoek is opgenomen. Hierin is de geluidsbelasting onderzocht als gevolg van het plan N282 zoals mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Daar waar noodzakelijk zijn de effecten en toepasbaarheid van geluidsmaatregelen onderzocht. Deze zijn ook concreet in het akoestisch onderzoek aangegeven en zijn mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. 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.
9. De keuze in het bestemmingsplan is een resultante van een belangenafweging. De onderbouwing van deze belangenafweging is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en in het MER. De mening van indiener dat enkel rekening is gehouden met het buiten schot houden van eigendommen van Defensie is niet correct. Alle in het geding zijnde belangen ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening zijn meegewogen. Zie hiervoor het MER en hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daarbij hoort ook een afweging gelet op aanwezige rijksbelangen (niet zijnde eigendomsverhoudingen). In het plangebied is gelet op het aanwezige militair vliegveld wel sprake van rijksbelangen. Zo mag het tracé niet te dicht langs de taxibaan voor het vliegverkeer lopen.
10. Zie reactie 9. Er is sprake van een totaalafweging. Zoals ook in de Nota Inspraak en Overleg is opgenomen is het verloop van het tracé ter plaatse van de afbuiging 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 opzichte van de reactie in de Nota Inspraak en Overleg kan daaraan worden toegevoegd dat de weg eveneens niet te dicht bij het gebouw van Defensie mag lopen en/of over het aanwezige parkeerterrein. Dit parkeerterrein wordt immers gebruikt voor parkeren en oefeningen.
11. Ten behoeve van het bestemmingsplan is het tracé ruimtelijk afgewogen en zijn milieueffecten en belangen in beeld gebracht. Alle relevante informatie omtrent de ruimtelijk relevante afweging zoals opgenomen in het bestemmingsplan is inzichtelijk gemaakt. Eventuele verslagen voegen hier geen nadere informatie aan toe.

12. Zie reactie 11.
13. Het bestemmingsplan met het daarbij behorend MER (bijlage van het bestemmingsplan) vormt de totale onderbouwing van het plan. Diverse alternatieven zijn inzichtelijk gemaakt en afgewogen. De gekozen oplossing voldoet aan de doelstellingen (het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het wegvak Rijen – Reeshof en het verbeteren van de leefbaarheid op het wegvak Hulten) en is met mitigerende en compenserende maatregelen tevens het meest milieuvriendelijk alternatief.
Het MER gaat onder meer in op verkeersafwikkeling. Het blijkt dat het gekozen alternatief zorgt voor het omrijden van verkeer via de nieuwe N282 zodat de leefbaarheid op het wegvak Hulten verbetert. Dit komt door de combinatie van de korte omlegging én de 'knip' bij Hulten. De intensiteiten op de N282 ter hoogte van Hulten nemen af met ongeveer 95%.
In de totale belangenafweging komt het gekozen alternatief als voorkeursalternatief naar voren. Dit voorkeursalternatief is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan.
14. De afweging met betrekking tot alternatieven is opgenomen in het MER (bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan) en samengevat in de toelichting. In dit MER liggen meerdere aspecten ten grondslag aan de keuze voor het voorkeursalternatief. Alternatief 4 en 5 kwamen uit het MER het meest in aanmerking als voorkeursalternatief (VKA). 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.
Alle milieubelangen zijn wel degelijk afgewogen in het MER. Ten aanzien van de door indiener aangevoerde punten wordt opgemerkt dat hiervoor mitigerende en compenserende maatregelen zijn opgenomen waardoor de negatieve effecten worden voorkomen of worden geminimaliseerd.
15. Zie reactie 14.
16. De basis voor het maatschappelijk draagvlak zoals opgenomen in het MER betreft de reacties op de startnotitie en twee workshops met de omgeving. Dit is ook als zodanig aangegeven in het MER. Op basis hiervan zijn enkel uitspraken gedaan over de waarschijnlijkheid van het verkrijgen van wel of geen draagvlak voor alternatieven.
17. Het gekozen alternatief inclusief de daarbij behorende maatregelen zoals de knip Hulten geeft geen aanleiding tot sluipverkeer. Bij de herinrichting Hulten wordt hier nog expliciet door de gemeente aandacht aan besteed, in samenspraak met de omgeving.
18. In de simulatie en berekeningen rondom de fietsbrug zijn onder andere de ontwikkelingen aan de Groene Kamer (en in de toekomst ook Wijkevoort) wel 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.
19. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in het principeplan en het bestemmingsplan zijn de geluidsmaatregelen nader geconcretiseerd (op grond van het akoestisch onderzoek dat is gedaan in het kader van het bestemmingsplan). Deze geluidsmaatregelen zijn in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De invulling van deze voorziening (een geluidsscherm of een geluidswal) is echter nog niet bekend. Een geluidswal vraagt meer ruimtebeslag. Dit maximale ruimtebeslag is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan.
20. Ten behoeve van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de vigerende situatie en relevante wet- en regelgeving. Het MER (d.d. 11 oktober 2011) moet in samenhang met andere onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan worden beschouwd. Zo heeft sinds eind 2011 een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden die geleid hebben tot aanpassing van het voorkeursalternatief. Dat was aanleiding om de Aanvulling MER (d.d. 3

december 2012) op te stellen. Tenslotte is ook een Oplegnotitie MER N282 Rijen-Hulten-Reeshof (20 mei 2016) opgesteld (allen opgenomen in bijlage 4 van de Toelichting). In de oplegnotitie is geconcludeerd dat de aanpassingen aan het VKA, nieuwe ontwikkelingen en nieuwe onderzoeksresultaten het juridisch-planologisch regelen van het geoptimaliseerde VKA niet in de weg staan.

21. Zie het MER en het akoestisch onderzoek dat als bijlagen bij de toelichting zijn opgenomen. Voor het MER volstaat de beoordeling (en inzicht in mogelijke maatregelen) op het niveau van tracéalternatieven. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan gaat wel specifiek in op de doelmatigheid van maatregelen. Het gehanteerde niveau volstaat in het kader van de besluitvorming.
22. In het kader van het akoestisch onderzoek zoals uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan is gekeken naar de gecumuleerde geluidsbelasting (het vliegverkeer vormt hiervoor de belangrijke bron). Voor de bestemmingen waar sprake is van het aanvragen van hogere waarde is in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting vermeld.
23. Aangenomen wordt dat verwezen wordt naar de ontheffingsmogelijkheid als opgenomen in artikel 9.3.1 van het geldende bestemmingsplan (i.p.v. 3.3.1.). Hiervoor geldt een 5-tal randvoorwaarden. Herbouw buiten de bestaande fundamenteen zal zeker niet leiden tot een verbetering van de milieuhygiënische inpasbaarheid (voorwaarde c.). Ook wordt voorshands betwijfeld of eventuele herbouw vanuit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar is (voorwaarde d.). Het is daarom niet aannemelijk dat een verzoek tot herbouw buiten de bestaande fundering wordt gehonoreerd.
24. Voor wat betreft de mogelijkheid van de bouw van een mantelzorgwoning geldt het volgende. Met de toepassing van artikel 2, onderdeel 3, van bijlage II van het Bor, is het mogelijk om zonder omgevingsvergunning een bijbehorend bouwwerk te bouwen voor de huisvesting in verband met mantelzorg. Tevens is het op grond van artikel 2, onderdeel 22 mogelijk om ook een al bestaand bijbehorend bouwwerk (geheel of gedeeltelijk) te gebruiken en in te richten ten behoeve van huisvesting in verband met mantelzorg. Ook een bestaand (met omgevingsvergunning gebouwd) bijbehorend bouwwerk, dat in maatvoering en plaatsing niet voldoet aan de randvoorwaarden van een vergunningvrij bijbehorend bouwwerk, kan worden gebruikt voor huisvesting in verband met mantelzorg. Voorts geldt dat in het kader van de Wet geluidhinder een mantelzorg woning (ongeacht in bestaand bijgebouw of in nieuw te plaatsen bijgebouw) altijd aan te merken is als een tijdelijk gebouw. Daarmee is er per definitie geen sprake van een geluidsgevoelig object. In geluidsberekeningen worden mantelzorgwoningen dan ook niet meegenomen. Voor het voorliggende bestemmingsplan kan en hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met bestaande of nog nieuwe mantelzorgsituaties.
25. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke bepalingen. Zie verder ook de beantwoording onder 24.
26. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: er is stil asfalt voorzien en op één locatie is een geluidswerende voorziening voorzien. Na het doorrekenen van deze maatregelen blijkt dat uiteindelijk voor zes woningen een besluit hogere waarde dient te worden genomen (zie akoestisch onderzoek bij de toelichting). De exacte uitwerking van het bestemmingsplan volgt in de uitwerkingsfase. Dan wordt definitief bepaald welke type asfalt wordt toegepast en voor welke exacte invulling en vormgeving wordt gekozen ten aanzien van de geluidswerende voorziening.
27. De correcties zijn opgenomen om juist tegemoet te komen aan de werkelijke situatie. In het akoestisch rapport is aangegeven waarom de correcties zijn gehanteerd. Het is geen verplichting om in beeld te brengen wat de geluidsbelasting zou zijn zonder deze correcties.
28. In het kader van het akoestisch onderzoek zoals uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan is gekeken naar de gecumuleerde geluidsbelasting (het vliegverkeer vormt hiervoor de belangrijke bron). Voor de bestemmingen waar sprake is van het aanvragen van hogere waarde is in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting vermeld.

29. Ten aanzien van geluidsoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: er is stil asfalt voorzien en op één locatie is een geluidswerende voorziening voorzien. Deze geluidsmaatregelen zijn in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De invulling van deze voorziening (een geluidsscherm of een geluidswal) is echter nog niet bekend. Een geluidswal vraagt meer ruimtebeslag. Dit maximale ruimtebeslag is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan.
30. Het akoestisch onderzoek geeft aan wat de nieuwe wegaanleg (afbuiging) voor gevolgen heeft voor de geluidsbelasting. Dit is opgenomen in paragraaf 4.2 van het rapport. In het MER is de keuze voor het voorkeursalternatief niet enkel gebaseerd op het aantal geluidsbelaste woningen, maar spelen meerdere overwegingen een rol. Het is een totaalafweging waarom uiteindelijk gekozen is voor het voorkeursalternatief.
31. In paragraaf 5.5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat het plangebied (mogelijk) leefgebied vormt van beschermde plant- en diersoorten. Soorten waarvoor maatregelen moeten worden genomen, zijn broedvogels en vleermuizen. In bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan (rapportage Natuur) blijkt dat met het nemen van maatregelen het aannemelijk is dat een eventuele ontheffing kan worden verkregen. De te nemen maatregelen zijn mogelijk binnen het bestemmingsplan. Er is daarmee geen sprake van een belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan. De ontheffing Flora en faunawet zal in het kader van de realisatie worden aangevraagd.
32. Zie paragraaf 5.8 van de Toelichting. Na uitvoering van het archeologisch onderzoek is naar voren gekomen dat op verschillende locaties op het nieuwe N282 tracé aanvullend archeologisch vervolgonderzoek moet worden uitgevoerd. Deze gebieden zijn voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' met daaraan gekoppeld een omgevingsvergunningstelsel. Het nader archeologisch onderzoek kan zeker worden uitgevoerd binnen de planperiode van het bestemmingsplan en zal eveneens geen invloed hebben op de realiseerbaarheid van het plan binnen de planperiode (10 jaar). Er is daarmee geen sprake van een belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.
33. Hoofdstuk 6 van het ontwerp bestemmingsplan gaat in op de financiële haalbaarheid. Om het plan N282 te kunnen realiseren, dient de provincie de beschikking te hebben over de gronden. Door de provincie wordt voor onderhavig project een actief grondbeleid voorgestaan. Dit houdt in dat de provincie actief poogt de gronden via minnelijke weg te verwerven op zodanige wijze, dat de voorgenomen uitvoering van het bestemmingsplan hierdoor niet wordt belemmerd. Als het niet mogelijk is om particuliere percelen te verwerven die nodig zijn ten behoeve van de uitvoering van het plan, dan bestaat de mogelijkheid om over te gaan tot onteigening. Het bestemmingsplan vormt hiervoor de onteigeningstitel. Bij de onteigeningsprocedure zullen de wettelijke procedures in acht worden genomen. Bij de financiële haalbaarheid is rekening gehouden met de onteigeningsprocedure. Voor het verkrijgen van grond geldt een separaat traject. De provincie zal hiervoor komende periode gesprekken met grondeigenaren voeren. De volledige uitvoering/realisering van het plan wordt binnen het budget mogelijk geacht.
34. De maatregelen die nodig zijn, zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Geluidswerende voorzieningen zijn geregeld door een aanduiding op te nemen waarbinnen een geluidswerende voorziening mogelijk wordt gemaakt. In het kader van de vaststelling is ervoor gekozen om voor de geluidswerende voorziening een voorwaardelijke verplichting op te nemen. Ten aanzien van flora en fauna geeft jurisprudentie aan dat het bestemmingsplan aannemelijk moet maken dat de ontheffing kan worden verkregen. Het bestemmingsplan maakt dit voldoende aannemelijk waardoor een kwalitatieve verplichting hier eveneens niet nodig is.
35. In het bestemmingsplan (inclusief het MER) wordt uitgebreid ingegaan op de onderbouwing van de plannen. Alle benodigde aspecten in het kader van een goede ruimtelijke ordening komen hierin aan bod. Er is ons inziens voldoende concrete informatie beschikbaar om tot een weloverwogen keuze te komen.
36. Er heeft vanaf 2011 overleg plaatsgevonden en er blijft overleg plaatsvinden met alle betrokkenen.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de geluidswerende voorziening.

14: Zienswijze 16INK27956_1

Samenvatting:

1. Verzoekt alsnog te kiezen voor **alternatief 4** uit het MER. Los van het wegnemen van negatieve gevolgen voor de club, wordt het wegnemen van obstakels als gunstig gezien. Dit met het oog op een vrije aanvliegroute, internationale ontwikkelingen en het mogelijk toekomstige veelvuldige gebruik van de VRI.
2. Het moeten toepassen van een **VRI** wordt als onwenselijk gezien, daar het plan wil voorzien in een capaciteitsverhoging.
3. Stelt dat de term 'incidentele oversteek' nog steeds in potentie nadelig is. Verzocht wordt om op dagen waarop zweefvliegactiviteiten plaatsvinden één **oversteek** mogelijk te maken van het clubhuis naar Poort C en één oversteek van Poort C naar het clubhuis. Overleg over de wijze waarop dit veilig en vlot kan geschieden is mogelijk.
4. Verzoekt de oversteek **obstakelvrij** te houden voor ca. 18 meter. Doet de suggestie om een **slagboom** te realiseren die zijwaarts wegdraait met een maximale hoogte van 1 meter. Hiermee wordt voorkomen dat een omhoog klappende slagboom een obstakel vormt.
5. Verzoekt de mogelijkheden te behouden om vanuit het noorden linksaf te slaan naar het clubhuis en vanuit het clubhuis linksaf te slaan naar het zuiden. In de voorziene situaties zullen veel omrij-kilometers gemaakt worden en kan het leiden tot "U-turns" ten noorden van het clubhuis of bij de aansluiting op de Burgemeester Letschertweg ten zuiden van het clubhuis.
6. Tevens wordt een verhoogde **verkeersbelasting** ter hoogte van de rotonde van het Van der Valk-hotel voorzien.

Reactie:

1. De afweging met betrekking tot alternatieven is opgenomen in het MER (bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan). Op 19 december 2011 heeft de gemeenteraad van Gilze en Rijen ingestemd met dit MER en een keuze gemaakt voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief en Voorkeursalternatief. In dit MER liggen meerdere aspecten ten grondslag aan de keuze voor het voorkeursalternatief. Alternatief 4 en 5 kwamen uit het MER het meest in aanmerking als voorkeursalternatief (VKA). 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. Alternatief 4 is daarom afgefallen als VKA en niet uitgewerkt in het bestemmingsplan.
2. In paragraaf 3.4.6 van het MER is gekeken of de verkeerslichten tot een verkeerskundig probleem leiden. Hiertoe is onderzocht wat een gemiddeld en worst case gebruik van de verkeerslichten aan wachtrijlengte in de daluren en avondspits oplevert. Geconstateerd is dat bij gemiddeld gebruik van het verkeerslicht (3 minuten rood) tijdens de avondspits of daluren, de wachtrijlengte de aanliggende kruispunten niet zal belemmeren. Wanneer het verkeerslicht in de avondspits 2 tot 3 keer per uur op rood wordt gezet, zal de verkeersafwikkeling niet ernstig gehinderd worden. Geconstateerd is dat tijdens de worst case situatie (12 minuten rood) tijdens de avondspits, de wachtrijlengte zal terugslaan tot aan de direct aanliggende kruispunten (Burg.

Ballingsweg/Burg. Letschertweg en N282/ontsluiting Hulten). In de daluren worden de kruisingen niet belemmerd. De situatie dat in de stoplichten in de avondspits 12 minuten op rood staan, zal nauwelijks voorkomen. Gelet hierop is er geen aanleiding om het toepassen van een VRI als onwenselijk te zien.

3. Het gebruik van Poort C door de club dient in overleg met Defensie gevoerd te worden. Hieraan is geen planologisch belang gekoppeld. Het bestemmingsplan is hiervoor niet relevant.
4. Het Principeplan geeft een indicatie van wat gerealiseerd gaat worden, zie de nadere toelichting in de inleiding over het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan was een incidentele oversteekmogelijkheid opgenomen, maar deze mogelijkheid blijkt niet mogelijk gelet op de eisen die Defensie stelt. Er is daarmee eveneens geen reden meer om een slagboom te plaatsen in de middenberm.
5. Gelet op verkeersveiligheid is er bewust voor gekozen om geen reguliere afslag vanaf het noorden linksaf en vanaf het clubhuis linksaf mogelijk te maken.
6. Er wordt niet voorzien dat de verkeerdorstroming op de rotonde tot problemen leidt als gevolg van toename door verkeer vanaf zweefvliegclub. Zeker niet aangezien er ook alternatieven voorhanden zijn.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15: Zienswijze 16INK27272_2

Samenvatting:

1. Geeft aan dat er geen gesprek heeft plaatsgevonden betreft het moeten afstaan van een deel van een weiland. Ook zijn er zonder overleg **piketpaaltjes** geslagen door een onbekende partij. Stelt dat voordat een ontwerp-bestemmingsplan op tafel komt eerst een **gesprek** gevoerd had moeten worden met hem.
2. Wijst op een flinke toename van **geluidshinder** op de Oude Baan, die hij gecompenseerd wil zien worden.

Reactie:

1. Inmiddels is contact gelegd met indiener. Het overleg met indiener wordt na vaststelling van het bestemmingsplan voortgezet. Het is juridisch-planologisch mogelijk om een ontwerp bestemmingsplan in procedure te brengen zonder alle gesprekken met de eigenaren gevoerd te hebben.
2. De zorgplicht van de gemeente is om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. In bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen. Hierin zijn de resultaten opgenomen van de N282 afgewaardeerd waarin de Oude Baan is opgenomen als 60 km/uur weg. Uit de rekenresultaten blijkt dat er ter hoogte van de afgewaardeerde N282 ter plaatse van geen enkele geluidsgevoelige bestemming sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Er worden bij de afgewaardeerde N282 enkel afnames van de geluidbelasting berekend, de gemiddelde afname bedraagt 21 dB. Omdat er geen sprake is van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist. Ook onderzoek naar het oplossen van de sanering in het onderzoeksgebied is niet nodig.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16: Zienswijze 16INK26668_2

Samenvatting:

1. Verzoekt nota te nemen van de inhoud van een aan GS van Noord-Brabant toegezonden **brief**. De aansprakelijkheidsstelling die in de brief is opgenomen voor gevreesde schade geldt ook voor Gemeente Gilze en Rijen.
2. Stelt de Gemeente Gilze en Rijen op voorhand aansprakelijk voor schaden opgenomen in de brief.

Brief:

3. Door het afnemen van verkeersdoorstroming gaat de bestaande zichtlocatie voor het perceel/pand aan de Rijksweg 17 nagenoeg verloren.
4. Dit vertaalt zich door in een verwachte afname in omzet voor Linberg Caravan Centrum B.V., schade als gevolg van waardevermindering en verminderde verhuur-/verkoopbaarheid van het pand Rijksweg 17.
5. Dringt er met klem op aan te kiezen voor een tracévariant waarbij geen negatieve consequenties voor het perceel/pand aan de Rijksweg 17 te Hulten (kunnen) optreden.
6. Gaat ervan uit dat alle schade die wordt geleden door het plan deugdelijk zullen worden vergoed, waarvoor Provincie Noord-Brabant en Gemeente Gilze en Rijen aansprakelijk worden gesteld.

Reactie:

1. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen, de beoordeling van de brief is navolgend opgenomen.
2. Indien appellant van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college indienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Wanneer blijkt dat een tegemoetkoming gerechtvaardigd is, zal de schade worden vergoed volgens daarvoor geldende wet en regelgeving.
3. Zie reactie 2.
4. Zie reactie 2.
5. De huidige ligging van het tracé zoals opgenomen in het bestemmingsplan is nauwkeurig bepaald op basis van de doelstellingen en de milieueffecten. Oplossingen zijn beoordeeld en afgewogen in een MER wat heeft geleid tot een voorkeursalternatief dat is uitgewerkt in het bestemmingsplan. Het gaat hier om een totaalafweging waarbij meerdere belangen worden afgewogen. Zie verder reactie 2.
6. Zie reactie 2.

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

17: Zienswijze 16INK22994_S

Samenvatting:

1. Geeft aan dat uit de tekst in de Nota blijkt dat zijn in- en uitrit blijft behouden zoals deze nu is. Echter, in de getekende situatie is dit niet herkenbaar.
2. In de getekende situatie kan hij alleen beschikken over de inrit naar zijn perceel op Rijksweg 111A, wat inhoudt dat hij via de nieuwe parallelweg wel zijn perceel in kan rijden, maar niet meer kan uitrijden op dezelfde weg en niet op de Rijksweg richting Tilburg uit kan komen.
3. Bovenstaande houdt verband met het voorstel onder 4.2 deel 1 van zijn inspraakreactie, waarin is vermeld dat zijn twee te verplaatsen uitritten verplaatst kunnen worden naar het pand aan Rijksweg 107, om tevens vrachtwagenverkeer toe te kunnen laten.
4. Stelt dat de tekening van de aan te leggen weg verkeerd is ingetekend op zijn perceel. De weg dient ten behoud van een oude kastanjeboom via de garages tot achter zijn woonhuis te lopen. Dit is een bestaand verhard pad waaronder de persleiding ligt.

Reactie:

1. Het Principeplan geeft een indicatie van wat gerealiseerd gaat worden en vormt daarmee de basis voor het ruimtebeslag zoals opgenomen in het bestemmingsplan, zie de nadere toelichting in de inleiding over het principeplan in relatie tot het bestemmingsplan. Op blad 6 van het Principeplan is de toegang naar Rijksweg 111A indicatief aangegeven (op de huidige locatie), in de verbeelding zijn de contouren van bestemmingen aangegeven. Op grond van het bestemmingsplan is daarmee geen keuze gemaakt in de exacte locatie van de in- en uitrit. Dit behoort tot de nadere uitwerking van het plan. In afstemming met indiener is het bestemmingsplan aangepast. De bestemming voor de infiltratievoorziening is anders gesitueerd zodat voldoende ruimte ontstaat voor een inrit ter plaatse. De gronden met de bestemming Wonen behouden deze bestemming, maar hier gelden geen bouw mogelijkheden.
2. De inrit van indiener sluit aan op de uitvoeger naar het tankstation (niet op de parallelweg). Vanuit die uitvoeger is er een mogelijkheid om de N282 op te rijden.
3. Zie reactie 1 en reactie 4.
4. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. De aangegeven wijziging ligt buiten het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan (zie reactie 1).

Conclusie reactie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van de verbeelding en regels. De bestemming Groen ten behoeve van de infiltratievoorziening wordt anders gesitueerd. De percelen aan de westzijde van de infiltratievoorziening behouden de bestemming Wonen, maar zonder bouw mogelijkheden.

18: Zienswijze 16ink26421

Samenvatting:

1. Indiener verwijst naar de eerder ingediende inspraakreactie en vraagt om deze inspraakreactie als herhaald en ingelast te beschouwen.

2. Indiener vraagt nadrukkelijk aandacht voor het feit dat indiener geen enkele zekerheid heeft dat zij vanuit de richting Tilburg zonder omwegen bij de woning kunnen komen.
3. Voorts wordt aangegeven dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat door de uitrit aan de westzijde meer naar het oosten te verschuiven. De ontsluiting is daarmee rechtstreeks op de nieuwe N282. Er is een verkeersonveilige situatie gelet op de slechte combinatie van het stapvoets rijden op het terrein van indiener en het verkeer op de N282 dat 80 km/uur rijdt.

Reactie:

1. Zoals ook door indiener aangegeven, vinden er gesprekken plaats met indiener over de verdere uitwerking van het ontwerp. Naast de hierna volgende punten is bij het indienen van de zienswijze geen nieuwe informatie door indiener ingediend. Er is daarmee geen nieuwe informatie beschikbaar wat leidt tot aanpassing van de reactie op de eerder ingediende inspraakreactie. Derhalve wordt naar de reactie op de inspraakreactie verwezen.
2. Het huidige ontwerp leidt er inderdaad toe dat dat indiener vanuit Tilburg met een omweg bij de woning kan komen. Gelet op beschikbare ruimte en verkeersveiligheid is gekozen voor dit 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.
3. De verschuiving oostwaarts is voortgekomen uit een eerdere afspraak tussen indiener en provincie. Daarbij is aangegeven dat de definitieve ligging van de in/uitrit in overleg met indiener wordt vastgelegd. Daarbij kan extra aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheid ter plaatse. De exacte locatie van de in/uitrit wordt niet bepaald in voorliggend bestemmingsplan. De zienswijze leidt daarmee niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

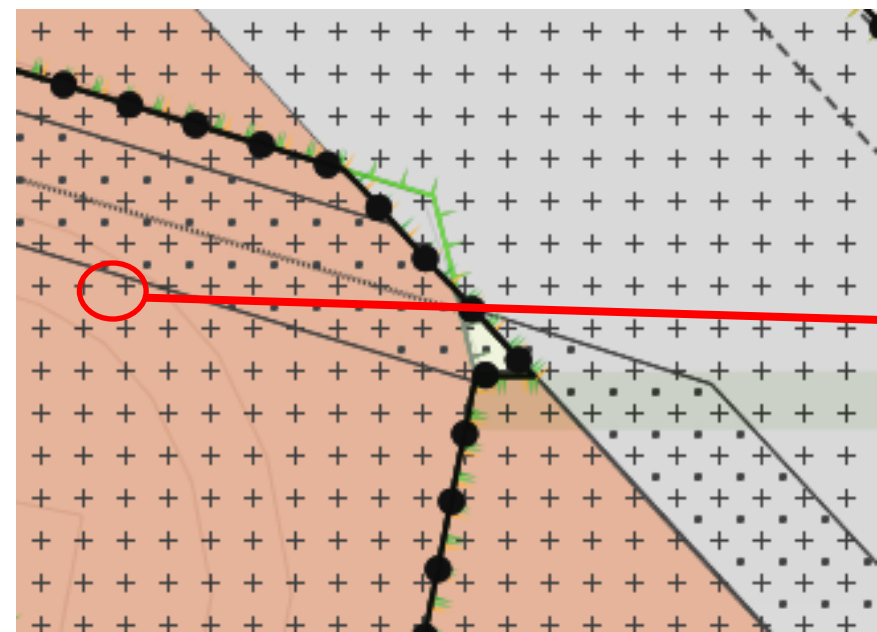
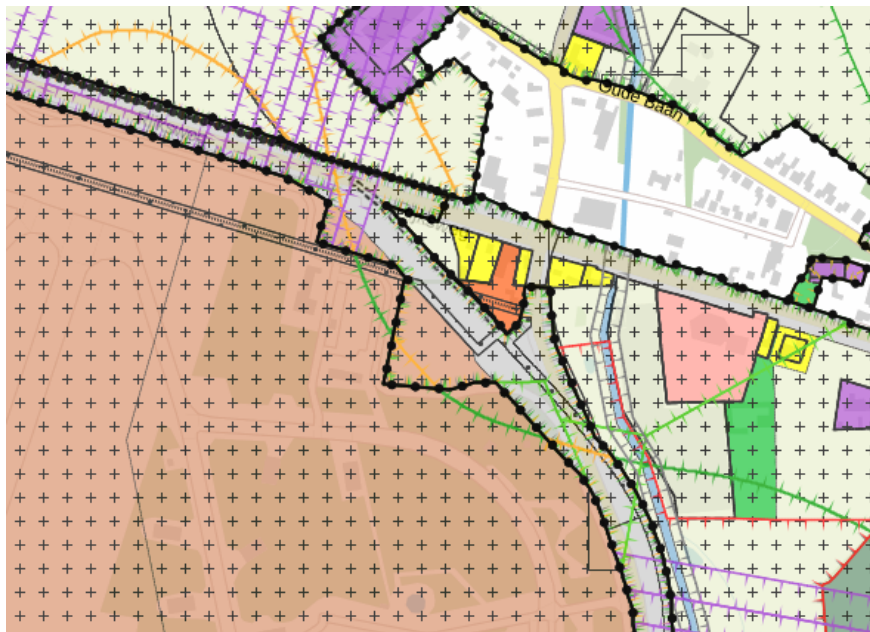
Conclusie reactie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Deel 2 Ambtelijke wijzigingen

1. Wijziging bestemming Agrarisch naar Maatschappelijk – Militaire vliegbasis 2

Een hoekje ter hoogte van de bocht van de Burgemeester Ballingsweg heeft de bestemming Agrarisch. Deze bestemming wordt gewijzigd naar de bestemming Maatschappelijk – Militaire vliegbasis 2, conform de omliggende gronden aan de westzijde van de N282.



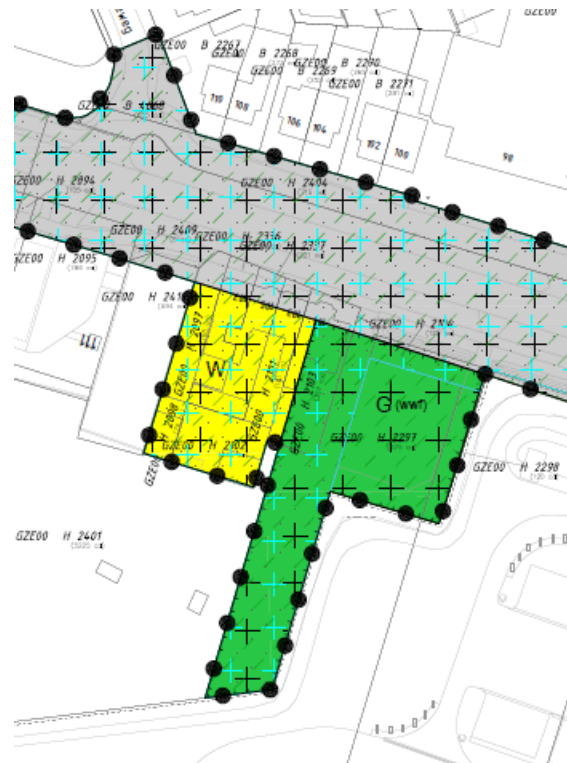
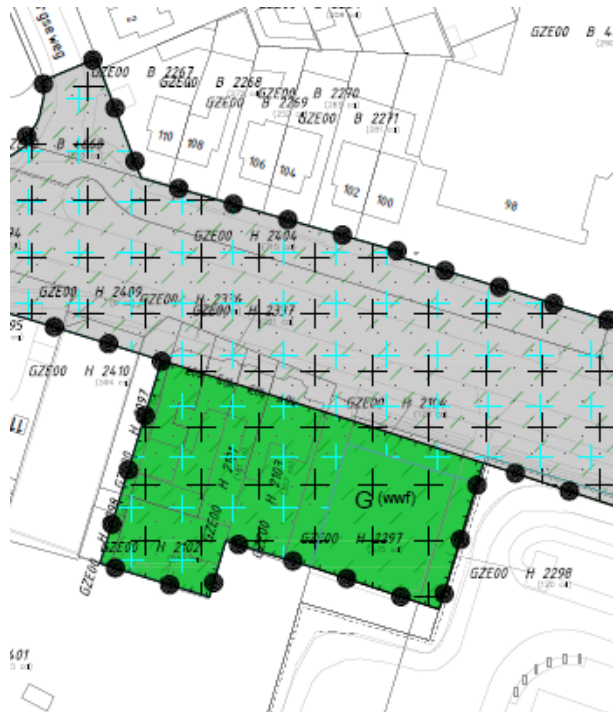
Kaart links: Uitsnede van ruimtelijkeplannen.nl met het ontwerp bestemmingsplan N282 ter hoogte van de bocht van de Burgemeester Ballingsweg.

Kaart rechts: Het hoekje waar de bestemming Agrarisch (lichtgroen) wordt gewijzigd in de bestemming Maatschappelijk-Militaire vliegbasis 2.

Deel 3 Staat van wijzigingen

Ten aanzien van de verbeelding:

1. De bestemming Groen wordt anders gesitueerd, zie afbeelding hieronder. De percelen ten westen van de nieuwe bestemming Groen behouden de vigerende bestemming Wonen, maar zonder bouwmogelijkheden.



Kaart links: Verbeelding ontwerp bestemmingsplan N282

Kaart rechts: Gewijzigde verbeelding in het kader van vaststelling bestemmingsplan N282

Ten aanzien van de regels:

1. Aanpassing van de agrarische bestemming zodat de mogelijkheid bestaat om Stad Parijs te ontsluiten met een fietsverbinding op het achterliggende fietspad
2. Voorwaardelijke verplichting geluidswerende voorziening
Binnen de bestemming Verkeer wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee is geregeld dat het gebruik van de verbreding van de weg slechts is toegestaan indien een geluidswerende voorziening wordt gerealiseerd.
3. De bestemming Wonen is aan de regels toegevoegd vanwege de andere vormgeving van de infiltratievoorziening. Bouwmogelijkheden zijn op deze gronden niet toegestaan.

Ten aanzien van de toelichting:

2. Zienswijzen (samenvatting) en reactie daarop worden toegevoegd;
3. Voor zover van toepassing wordt de plantoelichting aangepast aan het raadsvoorstel en de beantwoording van de zienswijzen en worden tevens verwijzingen geactualiseerd.