



Nota van beantwoording zienswijzen

**Bestemmingsplan Prinsenstraat, fase 1 te
Zundert**

projectnummer 0408810.00
definitief
8 augustus 2017

Nota van beantwoording zienswijzen



Bestemmingsplan Prinsenstraat, fase 1 te Zundert

projectnummer 0408810.00

definitief 01
8 augustus 2017

Opdrachtgever

Gemeente Zundert
Postbus 10001
4880 GA Zundert

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
25 aug 2017	definitief	ir. M.L.M. Stabel 	drs. J. Officier 

Inhoudsopgave

	Blz.	
1	Inleiding	1
2	Zienswijzen	2
2.1.1	Provincie Noord-Brabant	2
2.1.2	Indiener 2	3
2.1.3	Indiener 3	4
2.1.4	Indiener 4	6
2.1.5	Indiener 5	9
2.1.6	Indiener 6	11
3	Wijzigingen bestemmingsplan	15
3.1	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	15
3.2	Ambtelijke wijzigingen	15

Bijlage 1. Gehanteerde verkeerscijfers

Bijlage 2. Verkeerscijfers najaar 2016

1 Inleiding

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zundert heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1' vastgesteld. Het totale plan voor de locatie Prinsenstraat bevat circa 193 woningen. Het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1' maakt de eerste fase van 83 nieuwbouwwoningen mogelijk. Samen met de bestaande woning op Prinsenstraat 50, die in het plan wordt opgenomen, bedraagt het woningaantal in betreffend bestemmingsplan maximaal 84.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening voor een periode van zes weken ter visie gelegen voor ingezetenen van de gemeente Zundert en belanghebbenden. Gedurende de inzagertermijn (16 februari 2017 t/m 29 maart 2017) kon eenieder een schriftelijke zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen.

De resultaten van de zienswijzen zijn in deze notitie behandeld.

2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1' is in het kader van de zienswijzen voor een periode van 6 weken (16 februari 2017 t/m 29 maart 2017) ter inzage gelegd voor ingezetenen van de gemeente Zundert en belanghebbenden.

Er zijn zes zienswijzen ingediend op het bestemmingsplan. De ingediende zienswijzen zijn in deze hoofdstuk weergegeven en beantwoord. Tevens wordt ingegaan op de eventuele wijzigingen van het vast te stellen bestemmingsplan al dan niet als gevolg van de ingediende zienswijzen

2.1.1 Provincie Noord-Brabant

De **Provincie Noord-Brabant** heeft een zienswijze ingediend per brief van 13 maart 2017. De ingediende reactie is hiermee ontvankelijk.

Reactie

Met de beoogde ontwikkeling kan worden ingestemd. Echter is de provincie van oordeel dat de voorgenomen kwaliteitsverbetering van het landschap (nog) niet in overeenstemming is met de Verordening ruimte. Het bij het bestemmingsplan gevoegde landschappelijk inpassingsplan voor de invulling van de compensatiezone draagt bij aan de landschappelijke, ecologische en hydrologische waarden van de groenblauwe mantel ter plaatse. Met de bestemming 'Groen' die aan deze compensatiezone is toegekend, worden de waarden van de groenblauwe mantel onvoldoende beschermd. De doeleindenomschrijving zal hiervoor moeten worden uitgebreid. Daarnaast dient een omgevingsvergunningstelsel te worden opgenomen voor werken en werkzaamheden ter bescherming van de landschappelijke, ecologische en hydrologische waarden.

Daarnaast dient in de doeleindenomschrijving een koppeling te worden gelegd met het landschappelijk inpassingsplan om de uitvoering, het beheer en het onderhoud van de compensatiezone juridisch te borgen. Door middel van een voorwaardelijke verplichting dient de realisatie van de zone te worden geborgd.

Antwoord:

De bestemming 'Groen' wordt aangepast in de bestemming 'Groen-Landschapselement'. Deze bestemming doet meer recht aan de nagestreefde kwaliteit en functie van de compensatiezone. In de doeleindenomschrijving wordt meer nadruk gelegd op de ontwikkeling van de landschappelijke, ecologische en hydrologische waarden. Ter bescherming van deze waarden wordt tevens een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Om de aanleg, het beheer en onderhoud te borgen, wordt in de regels bij het plan een voorwaardelijke verplichting opgenomen en een koppeling gelegd met het landschappelijk inpassingsplan. Ook wordt een overeenkomst (allonge) gesloten met de ontwikkelaar waarin nadere (werk)afspraken zijn gemaakt betreffende de aanleg, beheer en onderhoud van de compensatiezone.

Gevolg voor het bestemmingsplan

De bestemming voor de compensatiezone wordt als gevolg van de zienswijze van de provincie aangepast/aangevuld zoals voorgaand beschreven.

2.1.2 Indiener 2

Indiener 2 heeft een zienswijze ingediend bij brief van 14 maart 2017. De ingediende reactie is hiermee ontvankelijk.

Reactie:

Volgens de indiener is er in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de afwatering. Dit is in zijn geheel niet uitgewerkt en onvoldoende inzichtelijk. Indiener acht dit van groot belang, helemaal omdat in het verleden aan de Veldstraat al een afwateringsprobleem is geweest. Dit is indertijd opgelost door het graven van sloten. Het plan lijkt nu de sloten te dichten waardoor er volgens de indiener hoogstwaarschijnlijk weer een afwateringsprobleem zal ontstaan.

De oplossing hiervoor is niet uitgewerkt in het plan en dat ziet de indiener wel graag terug. Een oplossing als een drainage systeem in elke particuliere tuin baart de indiener zorgen, aangezien de verantwoordelijkheid voor het onderhoud dan bij de bewoners komt te liggen. Het onderhoud komt volgens de indiener dan in gevaar.

Antwoord:

Momenteel vindt er een nadere uitwerking van het totale watersysteem plaats. Dit resulteert uiteindelijk in een waterhuishoudkundig plan, waarin wordt vastgelegd hoe met het hemel-, vuil- en grondwater wordt omgegaan. Dit plan is nog niet gereed. Wat wel reeds is vastgelegd en opgenomen in het stedenbouwkundig plan en – later – het waterhuishoudingsplan, is dat de sloot achter het perceel van inspreker behouden blijft en wordt voorzien van een onderhoudstrook. Daarmee blijft de afwateringssituatie ter plaatse onveranderd.

Bij de verdere uitwerking van het waterhuishoudkundig plan wordt rekening gehouden met de bestaande maaiveldhoogtes van aansluitende particuliere terreinen; het toekomstige maaiveld binnen het plangebied wordt afgestemd op de bestaande aangrenzende maaiveldhoogtes, zodat niet wordt afgewaterd op belendende particuliere percelen. Het toekomstig maaiveld zal bij de perceelgrenzen niet hoger worden aangelegd dan het maaiveld van de betreffende percelen.

Reactie:

Indiener maakt zich zorgen over de eventuele (slag)schaduw die zal kunnen ontstaan ten gevolge van de zes nieuw te bouwen vrijstaande woningen die rond nr. 48 gebouwd gaan worden. De woningen staan in de lijn van het verloop van de zon vanaf de middag naar de avond en die kan in een nadelige situatie een behoorlijke (slag)schaduw veroorzaken. Volgens de indiener gaan zij een deel zon missen in de tuin.

Er lijkt geen zonnestudie en schaduw diagram gemaakt te zijn. Indiener vraagt om dit wel te doen voor de omwonenden.

Antwoord:

Er is geen onderzoek gedaan naar de schaduwwerking van het plan. De reden hiervan is dat het gaat om reguliere woonbebouwing (twee lagen met kap). Over het algemeen komt de schaduw van dergelijke woningen niet verder dan de eigen tuin. Een uitzondering hierop vormen de tijdstippen die niet relevant zijn vanwege de lange schaduwen zoals eind en begin van de dag en in de winter. Overigens wordt de situatie op het gebied van schaduwwerking beter als gevolg van de handhaving van de sloot (zie eerder punt van inspreker). Immers, de woningen ten westen van het perceel van inspreker komen door de handhaving van de sloot verder van diens woning af te staan.

Het staat belanghebbenden vrij om een planschadeverzoek in te dienen, indien het vermoeden bestaat dat sprake is van planologische verslechtering.

Reactie:

Indiener heeft een tweetal specifieke vragen/opmerkingen over de nieuw te bouwen vrijstaande woning aan de zuidwestzijde van nr. 48 (met daarnaast de openbare nieuw te verwezenlijken parkeerplaats):

- De garage/het bijgebouw staat precies op de erfgrans getekend, dit lijkt volgens indiener niet gebruikelijk. Indiener wil hier graag verdere uitleg over.
- Indiener wordt graag op de hoogte gebracht over het ontwerp van het woonhuis en de grote van het bijgebouw.

Antwoord:

Het ingetekende bijgebouw op het betreffende perceel is indicatief ingetekend. Bij het uiteindelijke ontwerp van de woning en het perceel dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd, die zal worden getoetst aan het bestemmingsplan. Op grond van de bestemmingsregels voor de bestemming 'Woongebied' is het toegestaan bijgebouwen in de perceelsgrens te plaatsen. De goot- en bouwhoogte van dergelijke vrijstaande bijgebouwen bedragen respectievelijk maximaal 3 en 5 meter.

De aanvraag omgevingsvergunning voor de betreffende woning met bijbehorende vergunningplichtige bouwwerken wordt gepubliceerd via verschillende media. Inspreker kan de specifieke plannen op dat moment inzien.

Reactie:

Indiener grenst straks aan een stuk gemeentegrond (parkeerplaats) en zes burens. Indiener vraagt zich af hoe dit geregeld gaat worden met de afrastering. Indiener voelt er niet veel voor om een patchwork idee te hebben als begrenzing van de tuin.

Antwoord:

Dit aspect is geen onderdeel van het bestemmingsplan, omdat het geen planologische afweging betreft. De indiener is vrij om zelf een uniforme erfafscheiding/afrastering te plaatsen op eigen grond en/of in overleg te treden met de aangrenzende burens. Ter plaatse van de parkeerplaats wordt door de ontwikkelaar van het plangebied een gaashekwerk met hederaplant geplaatst.

Gevolg voor het bestemmingsplan

De ingediende zienswijze leidt tot een planaanpassing. Mede als gevolg van de zienswijze blijft de bestaande sloot in de noordoosthoek van het plangebied behouden. De bestemming 'Woongebied' is hier richting het westen uitgebreid, waardoor ruimte ontstaat voor het behoud van de sloot met onderhoudstrook.

2.1.3 **Indiener 3**

Indiener 3 heeft een zienswijze ingediend bij brief van 25 maart 2017. De ingediende zienswijze is hiermee ontvankelijk.

Reactie:

Indiener stelt dat in de huidige situatie sprake is van ontoelaatbaar veel geluidsoverlast als gevolg van gemotoriseerd verkeer. Indiener verwacht met de ontsluiting van het plan op de Prinsenstraat een toename van de reeds aanwezige geluidsoverlast (toename verkeer en optrekken/afremmen

van voertuigen) en hiervoor worden geen oplossingen geboden. Daarbij komt dat er verschillende ontwikkelingen zijn die zorgen voor een toename van het verkeer in de Prinsenstraat.

Antwoord:

De bestaande overlast die door indieners wordt ondervonden, valt buiten de scope van het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1'. Dat geldt tevens voor de gevolgen van de toename van verkeer in en reconstructie van de Prinsenstraat als gevolg van de herinrichting en invoering van éénrichtingverkeer in de Molenstraat. In het kader van de reconstructie van de Prinsenstraat is door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant (OMWB) onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï Prinsenstraat te Zundert' (14 juli 2017). De uitgangspunten voor dit onderzoek zijn tevens gebruikt bij de uitvoering van het geactualiseerde geluidonderzoek voor het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1'.

Om te bepalen wat de akoestische invloed is van de verkeerstoename als gevolg van het bouwplan 'Prinsenstraat, fase 1' is een berekening gemaakt. Uitgangspunt daarbij is de toekomstige intensiteit op de Prinsenstraat van circa 10.900 mvt/etmaal (bron: 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï Prinsenstraat te Zundert'). De bijdrage in de verkeersintensiteit van het plan 'Prinsenstraat, fase 1' met 83 woningen bedraagt circa 500 mvt/etmaal (83 woningen met elk 6 voertuigbewegingen per etmaal op basis van de CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden').

De bijdrage van de ontwikkeling in het plangebied (500 mvt/etmaal) in de totale geluidbelasting bedraagt maximaal 0,2 dB op basis van de berekening ($10 * \log(10.900 / 10.400)$) (zie ook de beantwoording van indiener 6). Deze toename is verwaarloosbaar.

Als gevolg van de verkeerstoename in en reconstructie van de Prinsenstraat (vanwege de invoering van éénrichtingverkeer in de Molenstraat) wordt deze weg voorzien van geluidreducerend asfalt. Het 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï Prinsenstraat te Zundert' heeft aangetoond dat met deze maatregel de geluidbelasting op de bestaande woningen in de Prinsenstraat niet significant toeneemt (<1,5 dB). Hiervoor worden hogere waarden verleend.

Reactie:

Indieners vragen zich af waarom zij niet zijn uitgenodigd voor de werkgroep die kijkt naar de geluidhinder in de Prinsenstraat.

Antwoord:

Dit aspect is geen onderdeel van het bestemmingsplan, omdat het geen planologische afweging betreft. Het criterium dat de gemeente vooraf heeft gesteld aan deelname in de werkgroep is reeds eerder gecommuniceerd met indiener. Indiener wordt op de hoogte gehouden van de voortgang en ontwikkelingen van de werkgroep.

Reactie:

Indiener geeft aan dat de verkeersoverlast niet alleen wordt veroorzaakt door toename van het aantal voertuigen, maar vooral ook door het geluid van de uitlaten van met name motoren van vrachtwagens, tractoren en motoren op twee wielen. Door geluidreducerend asfalt wordt de geluidhinder veroorzaakt door uitlaten van motoren niet verminderd.

Antwoord:

Bij het geluidonderzoek is gebruik gemaakt van een modelberekening waarin is gerekend met bronvermogens voor licht, middelzwaar en zwaar verkeer. De gehanteerde bronvermogens zijn

opgebouwd uit zowel contactgeluid van banden op het wegdek als motor- en uitlaatgeluiden. Met het geluid wat indiener bedoelt, is daarmee dus reeds rekening gehouden. Daarbij komt dat er een tendens is dat gemotoriseerd verkeer in de toekomst steeds stiller zal gaan worden.

Reactie:

Uit de ontwerpbesluit hogere grenswaarde Wet geluidhinder blijkt dat burgemeester en wethouders ontheffing willen verlenen van de voorkeursgrenswaarde tot 58 dB. Dit is een overschrijding van 10 dB. Indiener vindt de hogere grenswaarde van 10 dB ontoelaatbaar en zeker voor een nieuw bestemmingsplan.

Antwoord:

Burgemeester en wethouders van Zundert zijn voornemens om, ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder, hogere grenswaarden vast te stellen vanwege wegverkeerslawaaier. De geluidbelasting vanwege de Prinsenstraat in het jaar 2027 bedraagt maximaal 57 dB (op basis van het geactualiseerde geluidonderzoek). De voorkeursgrenswaarde wordt zodoende met maximaal 9 dB overschreden. De maximaal te verlenen hogere waarde van 63 dB wordt hiermee niet overschreden en past binnen de kaders van de Wet geluidhinder. Er wordt bij 10 van de 83 woningen een hogere waarde vastgesteld.

Gevolg voor het bestemmingsplan

De ingediende zienswijze leidt niet tot planaanpassingen. Wel wordt – op basis van de meest recente verkeerscijfers en planuitgangspunten – het akoestisch onderzoek aangepast en opgenomen in het bestemmingsplan.

2.1.4 **Indiener 4**

Indiener 4 heeft een zienswijze ingediend bij brief van 27 maart 2017. De ingediende zienswijze is hiermee ontvankelijk.

Reactie:

De langzaam verkeerroute die in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien, loopt over de gronden van de cliënten van indiener. Van aankoop of onteigening van de voor de ontsluiting benodigde grond is nog geen sprake, zodat het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan met een oostelijke ontsluiting zoals aangegeven, wel erg voorbarig is. De haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee onvoldoende gewaarborgd. Dit klemmt temeer daar er geen exploitatieplan ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is opgesteld. Om die reden kan niet worden vastgesteld of de aankoop of onteigening van de gronden van de cliënten van indiener ten behoeve van de langzaam verkeerontsluiting in voldoende mate is voorzien.

Antwoord:

De gemeente en cliënten van indiener zijn reeds enige tijd in overleg betreffende verwerving van de benodigde gronden. De cliënten van indiener hebben de gemeente hiertoe een concreet voorstel gedaan voor verwerving van het geheel. De gemeente kan zich vinden in dit voorstel. In de betreffende grondexploitatie die ten grondslag ligt aan dit ontwerpbestemmingsplan is hiervoor een bedrag opgenomen. Op basis van verwerving van het geheel en doorverkoop minus de voor de ontsluiting benodigde grond kan een sluitende exploitatie worden verkregen. Daarmee is de aankoop in voldoende mate voorzien onder voorbehoud van besluitvorming door het bevoegde bestuursorgaan. Cliënten van indiener zijn hiervan inmiddels op de hoogte gebracht.

Reactie:

In het kader van het voorontwerpbestemmingsplan is door de provincie Noord-Brabant aangegeven dat de ladder voor duurzame verstedelijking volledig besproken zal moeten worden. Indien er constateert dat op het gebied van trede 2 en trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking het ontwerpbestemmingsplan niet voldoet.

Voor trede 2 stelt indiener dat de motivering voor het feit waarom de behoefte aan woningbouw niet binnen stedelijk gerealiseerd kan worden verre van deugdelijk is, want deze is zeer summier.

Voor trede 3 stelt indiener dat de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer minimaal is door slechts één ontsluitingsweg en heeft bovendien een klein maatschappelijk draagvlak. Voor wat betreft de langzaam verkeerroute is hiervoor reeds gesteld dat deze wordt gerealiseerd op het perceel van de cliënten van indiener en dat dit pas mogelijk is na aankoop of onteigening. Ook die ontsluiting is volgens indiener niet of onvoldoende helder onderbouwd. Daarnaast is onderbelicht gebleven of de langzaam verkeerroute ook voor fase 2 gaat gelden en zo ja, of dit dan als deugdelijke ontsluiting kan worden gezien en welke gevolgen dit heeft voor het woon- en leefklimaat van het perceel van cliënten. Als laatste stelt indiener dat andere vormen van bereikbaarheid (openbaar vervoer, buurtvervoer e.d.) niet in de toelichting zijn opgenomen.

Antwoord:

In paragraaf 4.2.11 zijn de treden 1 t/m 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking onderbouwd. Op 12 mei 2017 is de nieuwe Ladder bekend gemaakt. Deze treedt per 1 juli 2017 in werking. Alle nieuwe bestemmingsplannen die met ingang van 1 juli worden vastgesteld, moeten worden getoetst aan de nieuwe Ladder. In het kort komt de wijziging op het volgende neer:

De nieuwe Ladder

Artikel 3.1.6 lid 2 Bro: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien".

Onderbouwing uitbreiding buiten bestaand stedelijk gebied

In paragraaf 4.2.11 van het ontwerpbestemmingsplan is reeds onderbouwd waarom de geplande woningen binnen het plangebied niet binnenstedelijk kunnen worden opgevangen. De voornaamste reden is dat het niet haalbaar is de behoefte aan grondgebonden woningen allemaal binnenstedelijk op te vangen. Het merendeel van de inbreidingslocaties betreffen locaties in en nabij het centrum. De realisatie van grondgebonden woningen is vaak vanuit stedenbouwkundige optiek ongewenst. Ook blijkt Zundert een appartementendorp; wellicht speelt de vergrijzing en de toename van het aantal één- en tweepersoons huishoudens hierin een grote rol. Op veel inbreidingslocaties is derhalve sprake van een invulling met appartementen. Daarnaast blijkt het op de meeste inbreidingslocaties financieel niet haalbaar om een grondgebonden programma te realiseren. Om in de behoefte aan grondgebonden woningen te kunnen voorzien, is Zundert afhankelijk van uitbreidingslocaties. Het plangebied vormt één van de uitbreidingslocaties in Zundert.

Zundert heeft de afgelopen jaren, in het kader van Bouwen Binnen Strakke Contouren (BBSC), al veel inbreidingslocaties ontwikkeld. De herontwikkeling van het Annaklooster, het Kastanjehof (de Oude drukkerij), De Bakkerij zijn hiervan goede voorbeelden. Omdat veel inbreidingslocaties beperkt van omvang zijn, is ook het aantal te realiseren eenheden in verhouding tot

uitbreidingslocaties beperkt. Desondanks worden er meer inbreidingslocaties ontwikkeld dan uitbreidingslocaties. Ook wordt getracht om extra ruimte te creëren in de programmering op inbreidingslocaties. Uiteraard dient hiertoe op de betreffende locaties wel een stedenbouwkundige aanleiding aanwezig te zijn.

In de provinciale matrix die in het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) van december 2016 is vastgesteld, is het aantal eenheden opgenomen dat de gemeente Zundert op inbreidingslocaties heeft gepland. Op basis hiervan blijkt dat de gemeente in 2016 114 woningen op inbreidingslocaties heeft opgeleverd en slechts 10 op uitbreidingslocaties. Voor 2017 is 40% van de woningaantallen gepland op inbreidingslocaties. Het betreft onder meer de locaties Anna2 (42 stuks) en De Wissel (17 stuks).

Op basis van bovenstaande acht de gemeente het legitiem om het woningbouwprogramma dat is opgenomen in het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1' buitenstedelijk te realiseren.

Trede 3

Met de invoering van de nieuwe Ladder per 1 juli 2017 hoeft geen invulling meer te worden gegeven aan trede 3 (*Indien de woningbehoefte niet binnenstedelijk kan worden opgelost, dienen locaties te worden gekozen die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld?*).

Desalniettemin wordt de reactie over de ontsluiting van het plangebied niet gedeeld. Voor de eerste fase van 83 woningen kan verkeerskundig worden volstaan met één aansluiting van het plangebied op de Prinsenstraat voor gemotoriseerd verkeer. In geval van calamiteiten kan de langzaam verkeerverbinding worden gebruikt. De ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer (en hulpdiensten) is daarmee voldoende verzekerd. Bij een eventuele ontwikkeling van de latere fasen wordt een tweede ontsluiting pas relevant en nader bestudeerd. Dit valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.

De ontsluiting voor langzaam verkeer is op dit moment verzekerd op twee punten die aansluiten op de Prinsenstraat. Daarnaast zijn gemeente en cliënten van indiener overeengekomen het geheel te verwerven. Hierdoor is aanleg van de langzame verkeersontsluiting op de Veldstraat gegarandeerd.

De gemeente is tevens voornemens de Molenstraat te herinrichten. Hierdoor zal het openbaar vervoer tracé worden verplaatst naar de Veldstraat

Reactie:

Volgens indiener neemt het woon- en leefklimaat van zijn cliënten af, doordat zij gronden moeten afstaan ten behoeve van de langzaam verkeer route. Enerzijds door het verkleinen van het perceel, maar anderzijds ook door het moeten toestaan van een drukke langzaam verkeerroutelangs hun hele perceel.

Antwoord:

Cliënten van indiener hebben de gemeente een concreet voorstel gedaan voor verweving van het geheel. De gemeente kan zich vinden in het voorstel. Het door cliënten beschreven scenario is uitgaande van dit overeengekomen voorstel niet meer aan de orde.

Reactie:

Volgens indiener is de voorziene parkeerplaats ten behoeve van de nieuwe woonwijk aan de achterzijde van het perceel van cliënten ook een fikse aderlating voor wat betreft het woon- en leefklimaat. Een parkeerplaats wordt zowel gedurende de dag-, avond als nachtperiode gebruikt met alle geluidsoverlast van dien. Volgens indiener valt niet in te zien waarom de parkeerplaats tegen de tuin van de cliënten van indiener aan geprojecteerd moet worden. Dat wordt een 'hoek' die sociaal onveilig is en ruimte biedt voor hangjongeren en andere minder gewenste activiteiten. Ook het daadwerkelijk parkeren ter plaatse levert de nodige overlast op.

Antwoord:

Cliënten van indiener hebben gemeente een concreet voorstel gedaan voor verweving van het geheel. Gemeente kan zich vinden in het voorstel. Het door cliënten beschreven scenario is uitgaande van dit overeengekomen voorstel voor cliënten niet meer aan de orde.

Gevolg voor het bestemmingsplan

De onderbouwing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking wordt aangepast aan de nieuwe Ladder, die per 1 juli 2017 van kracht is. Daarbij wordt – aan de hand van de laatste inzichten - nog nader ingegaan op de vraag waarom de uitbreiding buiten bestaand stedelijk gebied gerechtvaardigd is.

2.1.5 Indiener 5

Indiener 5 heeft een zienswijze ingediend bij brief van 28 maart 2017. De ingediende zienswijze is hiermee ontvankelijk.

Reactie:

De ontsluiting van het plan geschiedt op de Prinsenstraat in de nabijheid van het perceel van indiener. Door deze verkeerstoename en het optrekken en afremmen van de voertuigen op dit punt zal de verkeeroverlast (geluid en fijn stof) op het perceel van indiener verder worden verhoogd. Indiener maakt dan ook bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Prinsenstraat omdat de verkeeroverlast die indiener thans ondervindt nog vermeerderd wordt door de ontsluiting van het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1' en hiervoor geen oplossingen worden geboden.

Antwoord:

De bestaande overlast die door indieners wordt ondervonden, valt buiten de scope van het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1'. Dat geldt tevens voor de gevolgen van de toename van verkeer in en reconstructie van de Prinsenstraat als gevolg van de herinrichting en invoering van éénrichtingverkeer in de Molenstraat. In het kader van de reconstructie van de Prinsenstraat is door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant (OMWB) onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï Prinsenstraat te Zundert' (14 juli 2017). De uitgangspunten voor dit onderzoek zijn tevens gebruikt bij de uitvoering van het geactualiseerde geluidonderzoek voor het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1'.

Om te bepalen wat de akoestische invloed is van de verkeerstoename als gevolg van het bouwplan 'Prinsenstraat, fase 1' is een berekening gemaakt. Uitgangspunt daarbij is de toekomstige intensiteit op de Prinsenstraat van circa 10.900 mvt/etmaal (bron: 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï Prinsenstraat te Zundert'). De bijdrage in de verkeersintensiteit van het plan 'Prinsenstraat, fase 1' met 83 woningen bedraagt circa 500

mvt/etmaal (83 woningen met elk 6 voertuigbewegingen per etmaal op basis van de CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden').

De bijdrage van de ontwikkeling in het plangebied (500 mvt/etmaal) in de totale geluidbelasting bedraagt maximaal 0,2 dB op basis van de berekening ($10 * \log(10.900 / 10.400)$) (zie ook de beantwoording van indiener 6). Deze toename is verwaarloosbaar.

Als gevolg van de verkeerstoename in en reconstructie van de Prinsenstraat (vanwege de invoering van éénrichtingverkeer in de Molenstraat) wordt deze weg voorzien van geluidreducerend asfalt. Het 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaai Prinsenstraat te Zundert' heeft aangetoond dat met deze maatregel de geluidbelasting op de bestaande woningen in de Prinsenstraat niet significant toeneemt (<1,5 dB). Hiervoor worden hogere waarden verleend.

Wat betreft luchtkwaliteit heeft het Besluit NIBM (Niet In Betekende Mate) een aantal NIBM-grenzen vastgesteld, waarvan met zekerheid kan worden gesteld dat de 3%-grens niet wordt overschreden, waaronder:

- Woningbouw: 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Het huidige bouwplan bevat maximaal 83 nieuwbouwwoningen, waarmee de ontwikkeling ruim binnen de NIBM-grenzen valt. Er kan daarmee met zekerheid worden gesteld dat de 3%-grens niet wordt overschreden.

Reactie:

In de nota van inspraak en vooroverleg "Bestemmingsplan Prinsenstraat" heeft de gemeente de intentie uitgesproken om de weg te voorzien van geluidreducerend asfalt. Hiermee wordt de geluidbelasting teruggedrongen. Volgens indiener wordt de verkeersoverlast niet alleen veroorzaakt door toename van het aantal voertuigen maar vooral door het geluid van uitlaten van vrachtwagens, tractoren en motoren op twee wielen. Volgens indiener wordt de geluidhinder veroorzaakt door uitlaten niet verminderd door geluidreducerend asfalt.

Antwoord:

Bij het geluidonderzoek is gebruik gemaakt van een modelberekening waarin is gerekend met bronvermogens voor licht, middelzwaar en zwaar verkeer. De gehanteerde bronvermogens zijn opgebouwd uit zowel contactgeluid van banden op het wegdek als motor- en uitlaatgeluiden. Met het geluid wat indiener bedoelt, is daarmee dus reeds rekening gehouden. Daarbij komt dat er een tendens is dat gemotoriseerd verkeer in de toekomst steeds stiller zal gaan worden.

Reactie:

Uit de ontwerpbesluiting hogere grenswaarde Wet geluidhinder blijkt dat burgemeester en wethouders de voorkeursgrenswaarde met 10 dB willen gaan verhogen. Indiener vindt de hogere grenswaarde van 10 dB ontoelaatbaar en zeker voor een nieuw bestemmingsplan.

Antwoord:

Burgemeester en wethouders van Zundert zijn voornemens om, ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder, hogere grenswaarden vast te stellen vanwege wegverkeerslawaaai. De geluidbelasting vanwege de Prinsenstraat in het jaar 2027 bedraagt maximaal 57 dB (op basis van het geactualiseerde geluidonderzoek). De voorkeursgrenswaarde wordt zodoende met maximaal 9 dB overschreden. De maximaal te verlenen hogere waarde van 63 dB wordt hiermee niet overschreden en past binnen de kaders van de Wet geluidhinder.

Gevolg voor het bestemmingsplan

De ingediende zienswijze leidt niet tot planaanpassingen. Wel wordt – op basis van de meest recente verkeerscijfers en planuitgangspunten – het akoestisch onderzoek aangepast en opgenomen in het bestemmingsplan.

2.1.6 Indiener 6

Indiener 6 heeft een zienswijze ingediend bij brief van 28 maart 2017. De ingediende zienswijze is hiermee ontvankelijk.

Reactie:

Volgens indiener kan het akoestisch onderzoek als niet zorgvuldig en toereikend aangemerkt worden. Hiervoor verwijst indiener naar de volgende tekortkomingen:

- Er ontbreekt een onderbouwing van de verkeersgegevens.
- De aangehouden etmaalintensiteiten zijn ruim lager dan die zijn gepresenteerd bij de informatieavond voor de Molenstraat. Op basis van deze informatie is sprake van een etmaalintensiteit van meer dan 10.000 mvt voor de Prinsenstraat.
- Er ontbreekt informatie over de in 2016 uitgevoerde verkeerstellingen. Deze info is noodzakelijk om een beeld te krijgen over de referentiesituatie zonder ruimtelijke ontwikkeling.
- Er ontbreekt een reconstructieonderzoek. Dit onderzoek is noodzakelijk indien er sprake is van een fysieke wijziging aan een weg.
- De wegtracés in de bijlagen zijn niet terug te vinden in de figuren van de rapportage. Een en ander is dan ook niet controleerbaar.
- De 30 km/uur wegen in het plangebied zijn niet in het onderzoek meegenomen. Bij een verkeersgeneratie van circa 500 mvt per etmaal voor fase 1 en circa 1.300 mvt per etmaal in de eindfase hebben meer invloed op het akoestisch klimaat binnen het plangebied dan het wegverkeer van de Veldstraat dat gelegen is op een veel grotere afstand en waarbij nog sprake is van afschermdende bebouwing.
- Niet duidelijk is hoe de toekomstige ontwikkelingen in het onderzoek zijn meegenomen. Onder andere inrichting Molenstraat, overige fases plangebied Veldstraat e.d..
- De geluidbelasting bij de eerstelijns bebouwing langs de Prinsenstraat bedraagt circa 63 tot 65 dB. Op basis van de milieukwaliteitsmaat is bij deze geluidbelasting sprake van een slecht akoestisch klimaat.
- De figuren van het akoestisch onderzoek komen niet overeen met de verbeelding behorende bij dit ontwerp. Onder andere aan de zijde van de Prinsenstraat is sprake van meer woningen.
- In de toelichting wordt gesteld dat toename van de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe ontwikkeling maar gering is op de bestaande woningen aan de Prinsenstraat. Dit wordt door geen enkele berekening onderbouwd.
- Voor de vaststelling van de hogere waarde ontbreekt een goede onderbouwing. De in de Wet geluidhinder genoemde toetsingskaders komen niet aan de orde en er ontbreekt een financiële onderbouwing.

Antwoord:

- *Gehanteerde verkeerscijfers*
 - Als gevolg van gewijzigde uitgangspunten is in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1' het akoestisch onderzoek geactualiseerd.

Daarbij is rekening gehouden met de nieuwe verkeersprognoses voor de Prinsenstraat. Deze nemen toe als gevolg van diverse ontwikkelingen (onder andere de invoering van éénrichtingverkeer in de Molenstraat en de ontwikkeling van 'Prinsenstraat, fase 1'). De gehanteerde verkeerscijfers voor het nieuwe onderzoek zijn opgenomen in bijlage 1 en afgestemd op het rapport 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaai Prinsenstraat te Zundert' (14 juli 2017) dat door de OMWB is uitgevoerd. De gegevens voor de Prinsenstraat zijn gebaseerd op het model dat aan betreffend onderzoek ten grondslag heeft gelegen. De gegevens voor de overige wegen zijn gebaseerd op de prognoses zoals opgenomen in bijlage 1.

- *Gepresenteerde verkeerscijfers informatieavond Molenstraat*
 - Zie vorig punt. Het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, ging inderdaad nog uit van oude verkeerscijfers, waarbij geen rekening was gehouden met diverse ontwikkelingen in Zundert. Het akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
- *Verkeerstelling 2016*
 - In bijlage 2 bij deze nota zijn de verkeersintensiteiten (situatie najaar 2016) opgenomen.
- *Reconstructie*
 - Er is een reconstructieonderzoek uitgevoerd door de OMWB. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Akoestisch onderzoek reconstructie Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaai Prinsenstraat te Zundert' (14 juli 2017). De uitgangspunten voor dit onderzoek zijn tevens gebruikt bij de uitvoering van het geactualiseerde geluidonderzoek voor het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1'.
- *Wegtracés*
 - In bijlage 5 van het akoestisch onderzoek zijn de doorgerkende wegtracés opgenomen.
- *Wegen binnen plangebied*
 - De wegen in het plangebied betreffen wijkontsluitingswegen met een maximale snelheid van 30 km/uur. Deze hebben geen wettelijke geluidzone. Dit in combinatie met de beperkte intensiteit zorgt voor een beperkt effect. Er is daarmee sprake van een goede ruimtelijke ordening. Indien fasen 2 en 3 worden gerealiseerd, zal op dat moment worden bekeken of en, zo ja, waar een tweede ontsluiting van het plangebied wordt gerealiseerd.
- *Toekomstige ontwikkelingen*
 - Zie de beantwoording onder de eerste twee punten 'Gehanteerde verkeerscijfers' en 'Gepresenteerde verkeerscijfers informatieavond Molenstraat'
- *Geluidbelasting eerstelijns bebouwing*
 - De geluidsbelasting op de eerstelijns bebouwing bedraagt 62 dB exclusief correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder. Op grond van de zogenaamde MilieuKwaliteitsMaat (MKM) betreft het een 'tamelijk slechte' akoestische situatie. Omdat bij de betreffende woningen sprake is van een geluidluwe gevel (1) en er bij de vergunningverlening moet worden aangetoond dat aan het maximale binnenniveau van 33 dB wordt voldaan (2) is de gemeente van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
- *Extra woning*
 - Na uitvoering van het geluidonderzoek is een woning toegevoegd in de plannen. Inmiddels is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan 'Prinsenstraat, fase 1'. De resultaten van dit onderzoek – waarin

ook de extra woning is meegenomen – worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

- *Onderbouwing toename geluidbelasting*
 - De berekening voor de toename van de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen is als volgt:
 - Toekomstige verkeersintensiteit Prinsenstraat (inclusief 83 woningen nieuwbouwplan): 10.900 motorvoertuigbewegingen/etmaal;
 - Toename motorvoertuigbewegingen als gevolg van het bouwplan is 500 (83 woningen x 6 verkeersbewegingen per woning/dag);
 - De bijdrage van het bouwplan van 83 woningen in de totale geluidbelasting bedraagt $10 * \log(10.900 / 10.400) = 0,2$ dB toename
- *Onderbouwing hogere grenswaarde*
 - Vanuit stedenbouwkundige en verkeerskundige overwegingen is een overdrachtsmaatregel in de vorm van een scherm niet gewenst voor de betreffende situatie. Daarbij komt dat het scherm niet volledig door kan lopen vanwege de ontsluitingswegen.

Wel wordt – als gevolg van de reconstructie van de Prinsenstraat – geluidreducerend asfalt in de Prinsenstraat aangebracht. Hiermee wordt de geluidbelasting op de bestaande en toekomstige woningen teruggedrongen.

Ondanks de toepassing van geluidreducerend asfalt in de Prinsenstraat wordt de voorkeursgrenswaarde op de nieuwe woningen nog overschreden. Omdat overige maatregelen niet doeltreffend of doelmatig zijn, is het college voornemens om hogere waarden te verlenen tot maximaal 57 dB.

Reactie:

Het plangebied ligt binnen een afstand van 200 meter van een transportroute waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In verband hiermee dient een toename van de hoogte van het groepsrisico verantwoordt te worden. Volgens indiener wordt in de verantwoording van het groepsrisico hier niet op ingegaan.

Antwoord:

In het bestemmingsplan is als bijlage de Standaard verantwoording groepsrisico voor de gemeente Zundert opgenomen. In deze standaard verantwoording worden binnen de gemeente aanwezige risicobronnen beschouwd. Het plangebied met omgeving wordt gekenmerkt door een laag groepsrisico. De vergroting van het groepsrisico door de voorgenomen ontwikkeling is marginaal. Het bepalende scenario in het geval van een calamiteit is de ontploffing van een LPG-tankauto. Wanneer een dergelijk incident zich voordoet, kent het plangebied voldoende vluchtmogelijkheden. Zo biedt de hoofdroute die door het plangebied loopt mogelijkheden om in de richting van de kern Klein-Zundert te vluchten in het geval van een calamiteit. Naast de hoofdroute zal het plangebied ook ontsloten worden door een langzaam verkeerroute op zowel de Prinsenstraat als de Veldstraat. Indien noodzakelijk kan een langzaam verkeerroute fungeren als vluchtroute in het geval van een calamiteit.

Reactie:

In het kader van de verkeersveiligheid dienen de ontsluitingen van de circa vijf bouwkvavels op de Prinsenstraat komen te vervallen en dienen deze plaats te vinden op de erftoegangswegen binnen het plangebied. De ontsluitingen van de vijf bouwkvavels betreft een grote toename van

het aantal ontsluitingen op korte afstand. Deze ontsluitingen komen niet overeen met de CROW-richtlijnen en voldoen zeker niet aan de inrichtingseisen geldend voor Duurzaam Veilig. Omdat voor de bouwkavels ook al sprake is van een slecht akoestisch klimaat is het volgens indiener op grond van een goede ruimtelijke ordening beter om de bouwkavels te laten vervallen.

Antwoord:

Door de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Prinsenstraat als gevolg van de reconstructie van de Molenstraat en aanleg van de randweg is het verkeerskundig inderdaad niet wenselijk extra huisaansluitingen op de Prinsenstraat te realiseren. In het nieuwe stedenbouwkundig ontwerp is derhalve rekening gehouden met een parallelstructuur langs de Prinsenstraat waarom de nieuwe woningen worden aangesloten. Deze parallelweg sluit aan op de ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer. Er is daarmee sprake van uitsluitend de aantakkingen van de parallelweg op de Prinsenstraat.

Reactie:

Het plangebied is gelegen op een korte afstand van een tweetal corsobouwplaatsen. Volgens indiener kunnen de plaatsvindende werkzaamheden meer aangemerkt worden als diverse vormen van metaalbewerking zoals slijpen, hameren en lassen. Volgens indiener kan een afstand van 55 meter voor deze situatie niet als toereikend worden aangemerkt, zeker omdat het een tweetal locaties betreft. Volgens indiener ligt een afstand van 100 meter meer voor de hand.

Antwoord:

In het kader van het bestemmingsplan 'Corsobouwplaats Prinsenstraat' is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de effecten van de corsobouwplaats in de oksel van de Prinsenstraat en de Randweg op de omgeving te bepalen. Hierin zijn de woningen aan de Prinsenstraat ook meegenomen. De hoogste geluidsbelasting ontstaat bij de woningen aan de Prinsenstraat 52 en 60 en bedraagt 45dB in de avond uitgaande een contour van 75 meter. Op basis hiervan kan worden gesteld dat in de toekomstige situatie wordt voldaan aan de voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer en een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

Gevolg voor het bestemmingsplan

De ingediende zienswijze leidt tot planaanpassingen. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van een parallelweg langs de Prinsenstraat voor de woningen die direct grenzen aan de Prinsenstraat.

Tevens wordt – op basis van de meest recente verkeerscijfers en planuitgangspunten – het akoestisch onderzoek aangepast en opgenomen in het bestemmingsplan.

3 Wijzigingen bestemmingsplan

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

De volgende wijzigingen worden in het bestemmingsplan doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen:

Toelichting

Ladder v Duurzame Verstedelijking

Er wordt een onderbouwing opgenomen op basis van de nieuwe Ladder die op 1 juli in werking is getreden. Daarbij wordt – aan de hand van de laatste inzichten - nog nader ingegaan op de vraag waarom de uitbreiding buiten bestaand stedelijk gebied gerechtvaardigd is.

Realisatie Parallelweg

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van een parallelweg langs de Prinsenstraat waarop de woningen worden aangesloten die direct grenzen aan de Prinsenstraat. Als gevolg van de aanleg van deze parallelweg worden bomen gekapt en nieuwe bomen aangeplant. In het kader van de kap is een natuurtoets uitgevoerd die ook in de toelichting is beschreven.

Actualisatie akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek wordt geactualiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met de relevante ontwikkelingen in Zundert (o.a. herinrichting Molenstraat en reconstructie Prinsenstraat) en de laatste stand van zaken van het bouwplan voor fase 1 van de woningbouw.

Regels

Bestemming 'Groen-Landschapselement'

De bestemming 'Groen' die geldt voor de compensatiezone wordt gewijzigd in 'Groen-Landschapselement'. In de doeleindenomschrijving wordt meer nadruk gelegd op de ontwikkeling van de landschappelijke, ecologische en hydrologische waarden. Ter bescherming van deze waarden wordt tevens een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Om de aanleg, het beheer en onderhoud te borgen, wordt in de regels bij het plan een voorwaardelijke verplichting opgenomen en een koppeling gelegd met het landschappelijk inpassingsplan.

Verbeelding

Aan de noordoostzijde van het plangebied is de bestemming 'Woongebied' uitgebreid om ruimte te creëren voor de bestaande sloot met onderhoudsstrook. Deze blijft, in tegenstelling tot eerdere plannen, behouden en dient te worden ingepast.

3.2 Ambtelijke wijzigingen

Er zijn enkele ambtelijke wijzigingen doorgevoerd in het plan:

Nieuwe ondergrond

De meest actuele ondergrond met daarop de randweg is gebruikt als onderlegger voor de verbeelding.

Watertransportleiding

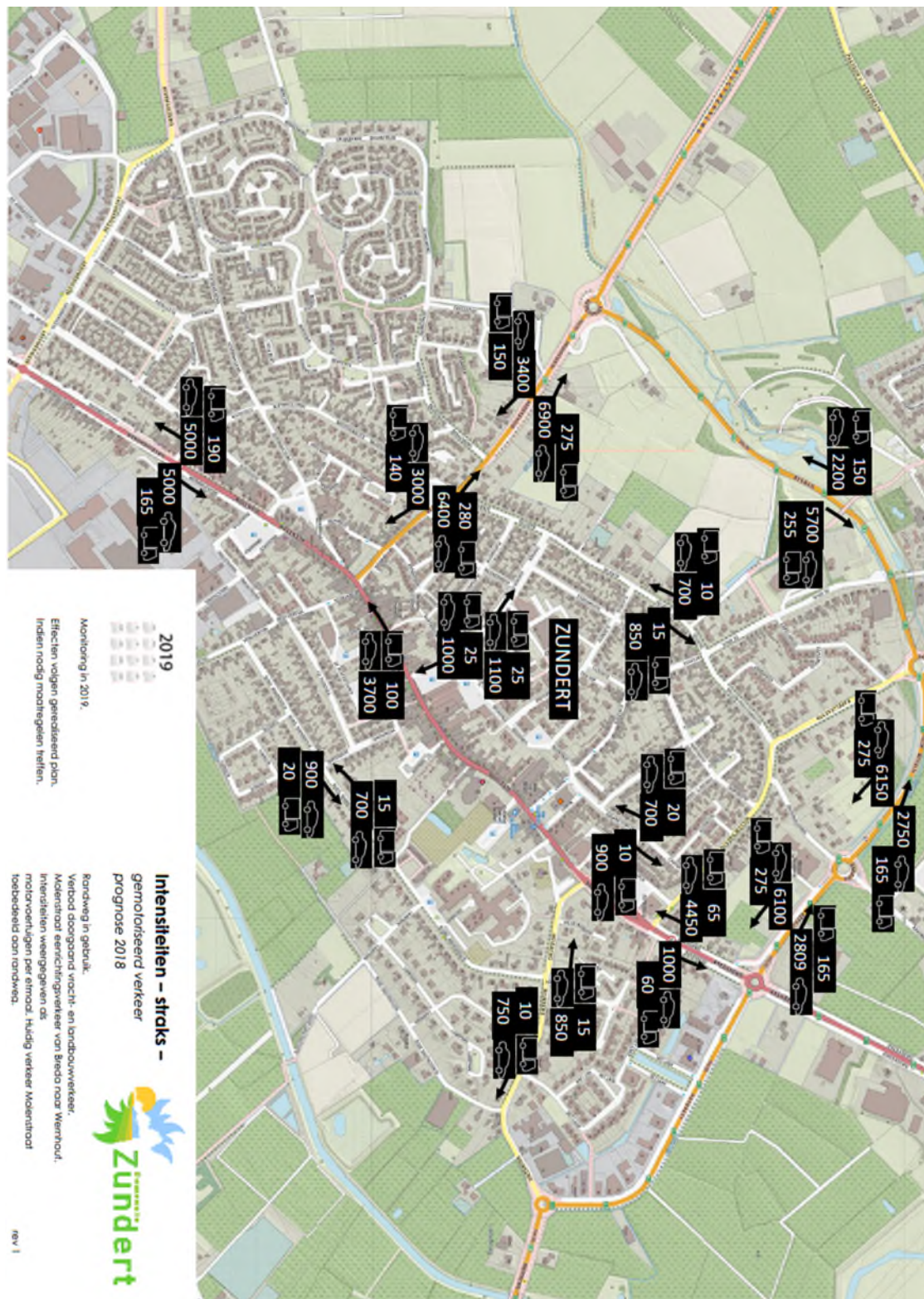
In het plan (regels, verbeelding en toelichting) is rekening gehouden met de aanwezigheid van een bestaande watertransportleiding die aan de noordzijde langs het plangebied loopt.

Als gevolg hiervan is een passende bestemming opgenomen en is gezorgd dat er geen privéterrein, bebouwing en gesloten verharding ter plaatse van deze leiding mogelijk is.

Bodem

Ter plaatse van het plangebied loopt momenteel nog een nader bodemonderzoek in verband met een verontreiniging met PAK. Dit kan vanwege de aanwezigheid van betonplaten en bebouwing niet worden afgerond. Derhalve is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarmee wordt geborgd dat de gronden pas voor wonen in gebruik kunnen worden genomen op het moment dat het onderzoek is afgerond.

Bijlage 1. Gehanteerde verkeerscijfers



Over Antea Group

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

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. martijn.stabel@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

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