

Bestemmingsplan

Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II

Zienswijzenbehandeling

Inhoud

1. Inleiding en conclusies

- 1.1 Doel en opzet
- 1.2 Overzicht zienswijzen
- 1.3 Wijzigingen bestemmingsplan

2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

- 2.1 Reclamant no. 1, mr. A.J.M. Scharpach namens Prorail, 18 Septemberplein 30 te Eindhoven;
- 2.2 Reclamant no. 2, de heer A.A.M.J. Bogers, Gastelseweg 179 te Roosendaal;
- 2.3 Reclamant no. 3, ARAG Rechtsbijstand, mr. M. van Hoorne, namens de heer H.J.D.M. Horemans, Gastelseweg 181 te Roosendaal;
- 2.4 Reclamant no. 4, mr. A.P.E. de Brouwer namens de firma DAZA Onroerend goed v.o.f. en DAZA Opticare B.V., Bosstraat 30-32 te Roosendaal;
- 2.5 Reclamant no. 5, mr. A.P.E. de Brouwer namens Kempenaars Recycling B.V., Bosstraat te Roosendaal;
- 2.6 Reclamant no. 6, mr. E. Gadzo, namens A. Melisse, Gastelseweg 183 te Roosendaal;

Bijlagen:

- 1. Overzicht indieners van zienswijzen
- 2. Verslag hoorzitting

1. Inleiding en conclusies

1.1 Doel en opzet nota

Beantwoording zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II' heeft met ingang van 25 februari 2013 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode hebben 18 verschillende betrokkenen en belanghebbenden zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingebracht. Twaalf van deze zienswijzen zijn ingetrokken. In deze nota zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook alle aspecten die wel in de zienswijzen zijn vermeld, maar niet in de samenvatting zijn weergegeven, zijn mede in de beoordeling en overwegingen betrokken.

Vanwege redenen van procedurele aard heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II' met ingang van 6 mei 2013 nogmaals gedurende zes weken ter inzage gelegen en toen zijn er nog twee aanvullingen ingediend.

Hoorzitting

De hoorzitting van de Hoorcommissie Ruimtelijke Ordening heeft op 11 april 2013 plaatsgevonden. Reclamanten zijn in de gelegenheid gesteld een mondelinge toelichting op de ingebrachte zienswijzen te geven. Tevens zijn door leden van de gemeenteraad en de hoorcommissie vragen gesteld aan de reclamanten. De antwoorden zijn meegewogen bij de behandeling van de zienswijzen. Het verslag van deze hoorzitting alsmede de ingediende pleitnota's zijn als separate bijlage bij deze nota gevoegd. Omdat het ontwerpbestemmingsplan op 6 mei 2013 opnieuw ter inzage is gelegd, zou op 20 juni wederom een hoorzitting plaatsvinden. Aangezien de indieners van de aanvullende zienswijzen hadden aangegeven dat zij niet naar de hoorzitting zouden komen, is besloten de hoorzitting niet door te laten gaan.

Aanpassing bestemmingsplan

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt het bestemmingsplan op een enkel onderdeel gewijzigd vastgesteld.

Leeswijzer

De hierna volgende paragrafen 1.2 en 1.3. verwijzen respectievelijk naar de separate overzichten van de binnengekomen zienswijzen en de in het bestemmingsplan aan te brengen wijzigingen.

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen samengevat en beantwoord. De ambtshalve aanpassingen worden weergegeven in hoofdstuk 3.

1.2 Overzicht zienswijzen

In totaal zijn van 18 personen en/of instanties zienswijzen ontvangen. Twaalf van deze zienswijzen zijn ingetrokken. In de bij dit rapport opgenomen bijlage 1. is een overzicht van de personen en instanties opgenomen.

1.3 Wijzigingen bestemmingsplan

Het bestemmingsplan wordt ten opzichte van het ontwerp op een enkel onderdeel gewijzigd vastgesteld. De wijziging (op de verbeelding) is opgenomen in een afzonderlijke bijlage bij het raadsbesluit tot de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Verbindingsweg Majoppeveld – Borchwerf II.

2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

2.1. Reclamant no. 1, mr. A.J.M. Scharpach namens Prorail, 18 Septemberplein 30 te Eindhoven

Zienswijze:

Reclamant geeft aan dat een gelijkvloerse kruising van de Gastelseweg voor de aan te leggen goederenspoorlijn een risicotoename inhoudt voor de gelijkvloerse spoorkruising van de Gastelseweg met de spoorbaan Roosendaal-Dordrecht. Het is volgens reclamant een reële mogelijkheid dat automobilisten die in een file bumper aan bumper rijden de spoorwegovergang niet vrij kunnen houden.

Overwegingen:

In plaats van een filebak voor de nieuwe spoorwegovergang (goederenlijn) zal een tweekleurig verkeerslicht geplaatst worden. Het verkeerslicht zal worden geactiveerd door de bestaande AHOB. Hiermee wordt voorkomen dat (vracht)verkeer wordt opgesloten tussen de bestaande AHOB en de nieuwe ALI-B. Het plaatsen van een verkeerslicht zal geen effect hebben op de verkeersdoorstroming en komt de verkeersveiligheid ten goede.

Conclusie:

Doordat een verkeerslicht geplaatst zal worden, wordt aan de zienswijze tegemoet gekomen. Het bestemmingsplan dient hiertoe niet aangepast te worden.

2.2. Reclamant no. 2, de heer A.A.M.J. Bogers, Gastelseweg 179 te Roosendaal

Zienswijze:

Reclamant is van oordeel dat de aanleg van de goederenlijn tot een waardevermindering van zijn woning leidt.

Overwegingen:

Bij het bepalen of er sprake is van waardedaling wordt uitgegaan van de planologische situatie zoals die is vóór het bestemmingsplan en zoals die zal zijn na goedkeuring van het nieuwe bestemmingsplan.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan "Borchwerf II Veld B en Verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf II" wordt het pand van reclamant aan de achterzijde begrensd door gronden met een bedrijfsbestemming, waarop bebouwing mogelijk is ten behoeve van bedrijven in de milieucategorieën 2 en 3.1 Deze bebouwing kan tot op 3 meter uit de perceelsgrenzen worden opgericht en mag een bouwhoogte hebben van 15 meter. Het pand Gastelseweg 179 heeft zelf een positieve bestemming ten behoeve van wonen.

Op grond van het nieuwe bestemmingsplan wordt het pand aan de achterzijde begrensd door gronden, waarop in aanvulling op de hiervoor geschetste bouw- en gebruiksmogelijkheden tevens de realisering van een goederenspoorlijn mogelijk is. Het gebruik van de spoorlijn wordt in het nieuwe bestemmingsplan in belangrijke mate beperkt naar periode, aard en frequentie.

Het realiseren van de stamlijn kan niet anders dan gepaard gaan met het vervallen van mogelijkheden voor het oprichten van volumineuze en potentieel milieuhinder met zich meebrengende bedrijfsbebouwing ter plaatse van het tracé van de stamlijn. Het terrein dat overblijft is namelijk qua omvang praktisch onbruikbaar ten behoeve van bebouwing. Hierdoor zal geen – althans in beduidend mindere mate – sprake meer zal zijn van de nadelige gevolgen, die daaraan verbonden zijn zoals een sterke negatieve beïnvloeding van het uitzicht en een aantasting van het woongenot door geluid- en andere vormen van hinder. Indien de spoorlijn gerealiseerd wordt, zal de bedrijfsbebouwing aan de noord- en westzijde van de objecten zich op aanmerkelijk grotere afstand (40 meter in plaats van 3 meter) bevinden dan thans het geval is. Het daaruit voortvloeiende planologische voordeel is van ruim voldoende betekenis om de – naar aard en ernst beperkte – nadelige gevolgen van de komst van de spoorlijn te kunnen compenseren. Per saldo ontstaat daardoor geen nadeel voor het pand. Overigens kan altijd nog een verzoek worden ingediend ter vergoeding van planschade, waar dan een afzonderlijke procedure voor wordt doorlopen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3. Reclamant no. 3, ARAG Rechtsbijstand, mr. M. van Hoorne, namens de heer H.J.D.M. Horemans, Gastelseweg 181 te Roosendaal

Zienswijze:

- a. Reclamant geeft aan dat er onvoldoende rekening gehouden is met de effecten van de aanleg van de spoorlijn op zijn woon-en leefklimaat. Reclamant woont al langs een drukke weg in de directe nabijheid van een spoorwegovergang en heeft al last van veel verkeersbewegingen die als zeer onaangenaam worden ervaren. Reclamant merkt op dat in de huidige situatie nog enigszins kan genieten van de rust in zijn achtertuin, waar een einde aan zal komen door de aanleg van de spoorlijn.
- b. Reclamant is van oordeel dat het akoestisch onderzoek niet juist is uitgevoerd, dat de geluidbelasting ten gevolge van de trein zeker te hoog zal zijn en dat zelfs met het aanbrengen van akoestische voorzieningen niets gegarandeerd kan worden. Reclamant geeft aan dat er een overschrijding van 3 db(A) aanwezig blijft en dat daarom het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel van de algemene Wet Bestuursrecht. De woningen aan de Gastelseweg zouden niet meegenomen zijn in het onderzoek.
- c. Reclamant bestrijdt de uitkomsten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit.
- d. Reclamant is van mening dat het aantal trillingen door de aan te leggen goederenlijn zal toenemen en dat daar in het ontwerpbestemmingsplan geen rekening mee is gehouden.
- e. Reclamant is er niet van overtuigd dat de aansluiting van de spoorlijn tot ernstige capaciteitsbeperking zou leiden. Eveneens zou onvoldoende zijn aangetoond dat

de goederenlijn niet evenwijdig aan de bestaande spoorlijn zou kunnen worden aangelegd. Reclamant vermoedt dat het gebruik van de spoorlijn zal worden uitgebreid. Ook zou de goederenlijn langs de doorgaande lijn volgens de derde kadernota railveiligheid niet mogelijk zou zijn.

- f. Reclamant vraagt zich af waarom er nooit een variant in de vorm van een boog aan de zijde van de Buijenstraat is onderzocht.
- g. Reclamant meent dat de spoorlijn tot een flinke waardevermindering van de woning zal leiden.

Overwegingen:

- a. Door de in het kader van het voorliggende bestemmingsplan te nemen maatregelen en de voorgenomen aanleg van de verbindingsweg tussen Borchwerf en Majoppeveld zal het aantal motorvoertuigen over de Gastelseweg met ongeveer 20 % afnemen. Daarnaast zal op de Gastelseweg een verbod voor doorgaand vrachtverkeer worden ingesteld. Dit alles zal zorgen voor een verbetering van het woongenot.

Op de gronden grenzend aan het perceel van reclamant kan op basis van het geldende bestemmingsplan bedrijfsbebouwing worden opgericht tot op 3 meter van de perceelsgrens met een hoogte van 15 meter. Door de aanleg van de spoorlijn is realisering van die bebouwing niet meer mogelijk. De trein zal, circa 1 minuut nodig hebben om te passeren. Omdat het aantal verkeersbewegingen is beperkt tot maximaal vier per dag, is de overlast vanwege het railverkeer voor reclamant beperkt.

Over de nut en noodzaak van de goederenlijn wordt nog het volgende opgemerkt. De gemeenten Roosendaal en Halderberge hebben enkele jaren geleden besloten om gezamenlijk het bedrijventerrein Borchwerf II (hierna te noemen Bedrijvenpark Borchwerf) te gaan ontwikkelen. In 2003 is het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II opgesteld om bedrijventerreinontwikkeling mogelijk te maken. Het bedrijventerrein is opgeknipt in een aantal deelgebieden, veld A tot en met F. Door de toegenomen globalisering van de wereldeconomie en de sterk toegenomen verplaatsing van productieactiviteiten naar Azië, ging West Brabant, als direct achterland van de mainports Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen, een steeds belangrijkere rol spelen op het gebied van logistiek en distributie. In de nota Ruimte en als vervolg daarop in de nota Pieken in de Delta werden aan West Brabant grote kansen toegekend om zich verder te ontwikkelen als een belangrijke regio voor logistiek en distributie. West Brabant heeft in 2008 en 2009 de positie van logistieke hotspot van Nederland overgenomen van de regio Venlo. Ook de keuze voor Breda als vestigingslocatie voor het Topinstituut Logistiek benadrukte nog eens de belangrijke positie van de regio. Steeds meer Benelux of Europese hoofdkantoren vestigden zich in de regio, vooral in en om Breda. En steeds meer Europese distributie centra vestigden zich in de regio, met name ook in Roosendaal en Halderberge op bedrijvenpark Borchwerf. De economische crisis die zich aankondigde had hier zeker nauwelijks vertragend effect op. Het leidde tot heroverwegingen voor multinationals die vaak weer leidden tot het sluiten van kleinere distributiecentra die verspreid lagen in Europa en het realiseren van

grootschalige distributiecentra van onze regio. Dit betekende een enorm positieve impuls voor de lokale economie, omdat er extra werk door de distributieactiviteiten gegenereerd wordt en er in die branche ook steeds vaker full continu gewerkt wordt. De consequentie van deze ontwikkeling was dat de vraag naar grotere kavels voor distributieactiviteiten in onze regio fors toenam. In de regio werd het aantal beschikbare kavels steeds geringer, terwijl de ontwikkeling van in eerste instantie het bovenregionale bedrijventerrein Moerdijkse Hoek en later de verkleinde vorm daarvan het logistiek park Moerdijk in ontwikkeling achter bleven. De afgelopen jaren heeft de regio samen met de provincie uitgebreid de kwantitatieve en kwalitatieve voorraad aan bedrijventerreinen in beeld gebracht. De conclusie was dat er op zich kwantitatief gezien voldoende voorraad beschikbaar is. Dat geldt ook voor Roosendaal. In kwalitatieve zin ontbreekt het echter aan voldoende kavels die qua omvang en ligging (bereikbaarheid, multimodaliteit e.d.) geschikt zijn voor de logistiek en distributie. Algemeen is de verwachting dat met de realisering door Rotterdam van de Maasvlakte 2 de vraag naar dit soort kavels voor de droge havengebonden logistiek in de regio in de nabije toekomst niet of nauwelijks af zal nemen. Het is nauwelijks mogelijk om op de bestaande bedrijventerreinen -zelfs bij herstructurering- kavels van de gewenste omvang en vestigingsvoorwaarden te vormen. Het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen staat, maatschappelijk gezien, ter discussie. Ook de gemeente Roosendaal onderschrijft dit en heeft in dit verband ook het regionale uitgifteprotocol voor bedrijfsterrein ondertekend. Voor de in 2003 / 2004 geplande gemengde bedrijvigheid in milieucategorie 3, is in Roosendaal nog voldoende aanbod aan bedrijventerrein beschikbaar. Daarom is ervoor gekozen om Veld B uit te werken en te bestemmen voor bedrijven in de logistiek en distributie. Daardoor ontstaat er weer een beperkte voorraad aan geschikte kavels en kan de periode tot het Logistiek Park Moerdijk in ontwikkeling komt, worden overbrugd. Veld B wordt multimodaal ontsloten, beschikt over ruime kavels en wordt daarom bij uitstek geschikt voor Logistiek en Distributie. Hierdoor hoeft voorlopig geen extra nieuw bedrijventerrein ontwikkeld te worden omdat de regio voorlopig weer even aan de vraag vanuit de markt kan voldoen. Door de aanleg van een goederenlijn zal de multimodaliteit van veld B worden vormgegeven. Tevens wordt daarmee voorzien in de spoorontsluiting van twee grote bedrijven die zich op veld A (Halderbergs grondgebied) hebben gevestigd juist vanwege het voornemen tot de aanleg van de goederenlijn.

- b. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek voldoet aan de daartoe in de Wet geluidhinder gestelde kaders. De wet voorziet erin in dat de geluidbelasting bepaald dient te worden die door de aanleg van de goederenlijn op de gevel van de woning optreedt. Dat is gebeurd en er is geen sprake van een overschrijding. Het akoestisch onderzoek is slechts maar noodzakelijk om de invloed op de volgens de Wet geluidvoelige objecten te bepalen en dat zijn in het onderhavige geval juist de woningen aan de Gastelseweg. Uit bijlage VI bij het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB (artikel 4.9, eerste lid, Besluit geluidhinder) slechts ter plaatse van de Gastelseweg 183 wordt overschreden. Uit bijlage VI volgt eveneens dat geen sprake is van een overschrijding ter plaatse van de woning van reclamant aan de Gastelseweg 181.

Aan de beoordeling van een overschrijding van de binnenwaarde wordt derhalve niet toegekomen.

- c. Het onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van de daarvoor landelijk vastgestelde normen en kaders.
- d. Er is een trillingsonderzoek uitgevoerd voor het object dat het dichtst bij de goederenlijn komt te staan. Het trillingsonderzoek concludeert dat de belangrijkste bron van trillingen ter plaatse van de Bosstraat het vrachtverkeer is. Nu het vrachtverkeer ter plaatse van de Gastelseweg sterk zal afnemen als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg, zal dit een daling van de trillingshinder tot gevolg hebben. De conclusie van het rapport luidt dat er geen sprake zal zijn van schadelijke trillingen. Voor reclamant zal het aantal trillingen dat nu nog veroorzaakt wordt door het doorgaande vrachtverkeer wel duidelijk minder worden.
- e. Aftakking van het spoor Roosendaal – Rotterdam is niet mogelijk omdat in de plannen van de betrokken spoorpartijen deze lijn alleen maar drukker zou worden en een directe aansluiting zou leiden tot een ernstige capaciteitsvermindering, ingegeven door veiligheidseisen.
Die veiligheidseisen houden onder andere in dat nieuwe kruisingen van spoorlijnen (via wissels van de ene op de andere spoorlijn komen) niet meer zijn toegestaan en zelfs landelijk gezien overal worden verwijderd. Dat betekent dat een directe aantakking op de doorgaande lijn alleen mogelijk zou zijn via de lijn Rotterdam / Roosendaal. Dat zou in de praktijk betekenen dat elke goederentrein voor Borchwerf II vanaf het emplacement in Roosendaal, tegen het spoorverkeer in rijdend, naar het bedrijventerrein gebracht zou moeten worden. Dat kan alleen als gegarandeerd is dat er gedurende lange tijd geen doorgaande trein gebruik maakt van deze lijn. Hierdoor zouden vaste rijtijden van treinen niet meer mogelijk zijn, wat tot de genoemde capaciteitsbeperking zou leiden.
Verder zou de veiligheid van de spoorwegovergang aan de Gastelseweg aanmerkelijk verslechteren.
Door de aftakking zou de aankondigingstijd van de overweg Gastelseweg als gevolg van de schuine ligging minimaal 55 sec. gaan bedragen. Dat is niet toelaatbaar. Nu kent de overweg een aankondigingstijd van 30 sec. De toename naar 55 sec. zou tot een aanzienlijke verslechtering van het sluitingsregiem leiden, zodat deze oplossing uitgesloten is.
In het in opdracht van Logitech BV door Movares Nederland BV opgestelde rapport Risicobeschouwingen overwegen Gastelseweg en Meirestraat , d.d. 29 september 2008, versie 1.0. is een en ander nader gemotiveerd.
Ten tijde van het opstellen van het rapport was nog niet bekend dat de overweg Meirestraat afgesloten zou worden. Het afsluiten van de overweg Meirestraat is wel als een oplossingsrichting in het rapport aangegeven om mogelijk het spoor dat de Gastelseweg kruist, parallel aan de doorgaande lijn Roosendaal – Rotterdam aan te kunnen leggen. Uit het rapport blijkt verder dat er aan de nog te stellen randvoorwaarden niet voldaan kan worden, wat tot de volgende conclusie heeft geleid:

- Het overwegenbeleid, zoals verwoord in de Kadernota Railverkeer staat geen uitbreiding van het aantal sporen in een gelijkvloerse kruising toe, maar de Minister van Infrastructuur en Veiligheid kan besluiten hiervan af te wijken.
 - Het is uitgesloten dat de Minister van het beleid afwijkt als er op meer dan één overweg een extra spoor moet worden toegestaan.
 - Er zal ook voorzien moeten worden in compenserende maatregelen voor de nadelige veiligheidseffecten bij veranderingen aan een overweg.
 - Op grond van een eerste uitwerking zal een 3e spoor in de Gastelseweg niet kunnen worden toegestaan, omdat dat leidt tot een veel te ongunstig sluitingsregiem en daardoor tot een te grote toename van het risico op deze overweg.
 - Aanleg van de stamlijn met een extra spoor in een bestaande overweg is dan alleen mogelijk bij de overweg Meirestraat, onder de voorwaarde dat er aanvullend maatregelen worden getroffen ter compensatie.
 - Het voorliggende ontwerp van de stamlijn zal moeten worden aangepast. Op basis van deze conclusie is tot de thans in het ontwerpbestemmingsplan vastgelegde tracékeuze gekomen.
- f. Een boog aan de zuidzijde is niet onderzocht omdat die bij voorbaat om een aantal technische redenen niet mogelijk was. Omdat er in de doorgaande lijn om veiligheidsredenen geen wissels mogen worden aangebracht is het bedrijventerrein vanaf die zijde niet bereikbaar. Tevens zouden op het emplacement de treinen aan de verkeerde zijde van het emplacement binnen rijden en zouden daar weer diverse sporen gekruist moeten worden om op het goederenemplacement te komen.
- g. Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.

Conclusie.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4. Reclamant no. 4, mr. A.P.E. de Brouwer namens de firma DAZA Onroerend goed v.o.f. en DAZA Opticare B.V., Bosstraat 30-32 te Roosendaal

Zienswijze:

- a. De zienswijze richt zich tegen het volledige tracé, zoals dat op de verbeelding is weergegeven. Vermeld wordt dat het tracé ongeveer 15 meter breed is.
- b. Bij het in eerste instantie ter inzage gelegd ontwerpbestemmingsplan ontbrak het rapport "risicobeschouwing overwegen Gastelseweg en Meirestraat" van juni 2008, evenals de "aangepaste kadernota railveiligheid". Voorts wordt aangegeven dat in de Risicobeschouwing 2013 ten onrechte wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 30 km per uur.

- c. Reclamant ziet niet in waarom er een bocht in de spoorlijn nodig is en menen dat de goederenlijn vanaf het emplacement parallel aan het spoor Roosendaal – Rotterdam aangelegd kan worden.
- d. Reclamant geeft aan dat het feit dat het emplacement eventueel verplaatst zou worden een rol heeft gespeeld in de trajectkeuze, hetgeen niet eerder naar voren is gebracht.
- e. Reclamant geeft aan dat bij de toelichting van de drie alternatieven op geen enkele deugdelijke wijze wordt gemotiveerd waarom een directe aftakking van het spoor Roosendaal – Rotterdam onmogelijk zou zijn.
- f. Reclamant merkt op dat uit geen enkel ter inzage gelegd stuk blijkt dat een tunnel voor fietsers en voetgangers onuitvoerbaar is. Een dergelijke tunnel zou de bereikbaarheid van de Gastelseweg en de bereikbaarheid van aanwezige bedrijven en woningen niet aantasten. De kosten voor een geluidscherm langs de woning Gastelseweg 183 zouden kunnen worden bespaard en er zou minder lengte spoor behoeven te worden aangelegd.
- g. Reclamant geeft aan dat in de toelichting vermeld is dat het bezwaarlijk was om voor tracé 3 te kiezen aangezien die variant diverse toegangen tot bedrijven zou kruisen, waaruit zou blijken dat het kruisen van toegangen van bedrijven bezwaarlijk is. In dat verband geeft reclamant aan niet te begrijpen waarom gekozen is voor het huidige tracé omdat hiermee de (enige) inrit van DAZA gekruist wordt en de twee inritten van Kempenaars.
- h. Reclamant merkt op dat er in de toelichting niet aangegeven is hoe tot de keuze van de 3 varianten gekomen is.
- i. Reclamant vraagt zich af waarom niet aangegeven wordt waarom de spoorlijn niet op de bestaande spoorlijn langs Borchwerf wordt aangesloten. Dit zou als voordeel hebben dat de goederenlijn niet midden op een straat komt te liggen.
- j. Reclamant geeft aan dat in de toelichting is vermeld dat is gekozen voor variant 1, die nog wel in noordelijke richting is opgeschoven, terwijl dat naar de mening van reclamant niet het geval is.
- k. Reclamant merkt op dat de motivering voor de tracékeuze ruim twee jaar na die keuze is bedacht en opgesteld. De keuze zou derhalve al gemaakt zijn voordat het trillingsonderzoek is uitgevoerd.
- l. Reclamant geeft aan het pand aan de Bosstraat 30-32 met enige regelmaat werkzaamheden worden uitgevoerd op microscopisch niveau.
- m. Reclamant merkt op dat in het bij de Raad van State voorgelegde onderzoeksrapport was vermeld dat de goederentrein door elektrisch aangedreven locomotieven zou worden getrokken.

- n. Reclamant twijfelt aan de juistheid van het akoestisch onderzoek en geeft aan dat de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek niet geheel aansluiten bij de planregels.
- o. Door reclamant wordt opgemerkt dat in het akoestisch rapport is doorgerekend wat het effect op de woning Gastelseweg 183 is. In het rapport is berekend wat het effect is als de trein alleen gedurende de dagperiode rijdt en wat het effect is als de trein ook gedurende de avond zou rijden. In het laatste geval zou er een geluidsscherm geplaatst dienen te worden.
- p. Reclamant geeft aan dat uitbreiding van het aantal treinbewegingen een geluidsscherm noodzakelijk maakt van 41 meter lengte waarbij het opvalt dat die lengte kennelijk bepaald is door kadastrale grenzen. Het gevolg daarvan is volgens reclamant dat het scherm te kort is.
- q. Reclamant bestrijdt dat de kosten voor een eventueel geluidsscherm ter hoogte van Gastelseweg 183 reeds zijn opgenomen in het exploitatieplan.
- r. Door reclamant worden opmerkingen gemaakt met betrekking tot de aangehouden maximum snelheid van de trein in de risicobeschouwing van 30 km per uur, het niet uitgesloten zijn van het feit dat de trein stil staat ter plaatse van het perceel van reclamant, het feit dat de afstand tussen beginpunt spoor tot het hart van de Gastelseweg 330 meter bedraagt, het feit dat de in de risicobeschouwing aangenomen snelheid op de Bosstraat niet klopt en het feit dat het niet mogelijk zou zijn om met automatische aankondigingen te werken.
- s. Door reclamant wordt ook ingegaan op de (on)mogelijkheid van een aankondigingslengte van 600 meter, de (on)mogelijkheid van aanvaardbare aankondigingstijden, het feit dat de verbindingsweg niet eerder in gebruik is dan de aan te leggen spoorlijn, de afstand tussen bestaande overweg en de nieuwe overweg in de Gastelseweg van 80 meter, de (on)mogelijkheid om met automatische aankondigingen te werken en de aanwezigheid van een wissel in de bestaande spoorlijn bij Oudenbosch.
Deze argumenten worden gehanteerd om te onderbouwen dat de spoorlijn wel naast de bestaande lijn zou kunnen worden aangelegd of dat zelfs gebruik gemaakt zou kunnen worden van de bestaande lijn.
- t. Reclamant geeft aan dat door het ontbreken van een exploitatieplan, voor wat betreft de verwerving van de benodigde gronden en de aanleg van een geluidsscherm, ontbreekt. Dit is in strijd met de wet.
- u. Reclamant geeft aan het opmerkelijk te vinden dat de gemeenteraad in een eerdere procedure heeft gesteld dat er per dag maar twee treinen van ongeveer 20 wagons zouden kunnen rijden, terwijl er nu op grond van de planvoorschriften vier treinen zullen gaan rijden.
- v. Door reclamant wordt opgemerkt dat het feit dat in de planregels wordt uitgegaan van gebruik van de goederenlijn slechts in de dagperiode en dat er verder

aangegeven is dat dit dus niet aan de orde is in de nachtperiode, dit dus betekent dat het nog wel mogelijk is in de avondperiode.

- w. Reclamant geeft aan dat de Raad van State eerder heeft geoordeeld dat er ten onrechte geen luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd omdat niet uitgesloten was dat er diesellocomotieven konden rijden. Er is nu wel een onderzoek uitgevoerd door de Omgevingsdienst Midden – en West Brabant. Reclamant geeft aan dat een dergelijk onderzoek geen empirisch onderzoek betreft, maar een benadering van de mogelijke situatie aan de hand van computermodellen.
Bij de uitgangspunten is ook uitgegaan van gebruik van de spoorlijn in de avondperiode. Tevens is niet duidelijk uit het onderzoek hoeveel dagen in de week de treinen zullen rijden.
Vervolgens wordt aangegeven dat de omgevingsdienst niet over de juiste programmatuur beschikt om op voorhand de gevolgen van luchtkwaliteit te berekenen. Reclamant is het daarom niet eens met de gehanteerde methode.
- x. Reclamant merkt op dat in geen enkele rapportage noch op de verbeelding de uitbreiding (de assemblageruimte) is opgenomen en geeft aan dat de betreffende ruimte onbruikbaar wordt indien goederentreinen op slechts enkele meters van het pand en met name deze ruimte gaan rijden, doordat het solderen en monteren onmogelijk zal zijn door de trillingen veroorzaakt door de goederentrein.
- y. Reclamant geeft aan te vrezen voor het feit dat het pand dat op staal is gefundeerd, door de trillingen ten gevolge van het gebruik van de spoorlijn zal gaan scheuren of andere schade op zal lopen.
- z. Reclamant geeft aan dat de diesellocomotieven, die op slechts enkele meters van het pand van zijn cliënten gaan rijden, volgens de planvoorschriften per definitie onder normale kantoortijden langs het pand zullen rijden, wat inhoudt dat meerdere werkonderbrekingen per dag voor zullen komen.
- aa. Reclamant merkt op dat alle telefonische communicatie onmogelijk zal worden in het kantoor terwijl de trein voorbij rijdt.
- bb. Reclamant geeft aan dat het bedrijfspand aan de Bosstraat 30-32 na aanleg van de spoorlijn onverkoopbaar zal worden.
- cc. Reclamant geeft aan dat het gekozen tracé met zich mee brengt dat de Bosstraat op korte afstand 2 keer gekruist wordt door de spoorlijn, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.
- dd. Als algehele conclusie wordt opgemerkt dat bij de onderbouwing van het huidige tracé geen enkele objectieve belangenafweging heeft plaatsgevonden en dat er al afspraken met bedrijven waren gemaakt voordat de planologische haalbaarheid van het tracé was aangetoond.

- ee. Reclamant geeft aan dat de opmerking in de toelichting (bladzijde 29) dat alle drie de varianten zouden kunnen worden aangelegd zonder dat bestaande bedrijfsbebouwing zou dienen te worden gesloopt onjuist is.

Overwegingen:

- a. Dat is onjuist. Het tracé heeft een feitelijke breedte van circa 5.50 meter. Het tracé dat door de RvS is vernietigd was inderdaad circa 15 meter.
- b. Het rapport ontwerp-toelichting en risicobeschouwing overwegen Bosstraat en Gastelseweg (23-4-2013) is het meest recente rapport en is een aanvulling op het rapport risicobeschouwing overwegen Gastelseweg-Meirestraat (29-9-2008). Beide rapporten, als onderdeel van de stukken die op het ontwerpbestemmingsplan betrekking hebben, zijn op 9 april 2013 aan reclamant toegezonden, alsmede met ingang van 6 mei 2013 ter inzage gelegd. Daza Onroerend Goed v.o.f. en Daza Opticare B.V. hebben ten aanzien van deze rapporten op 22 april 2013 en 13 juni 2013 (aanvullende) zienswijzen ingediend. Voor wat betreft de maximumsnelheid wordt opgemerkt dat volgens de risicobeschouwing 30 km per uur is toegestaan, maar als extra veiligheidsmarge is gekozen om in de planregels een maximumsnelheid van 20 km per uur op te nemen.
- c. Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.3. onder e.
- d. Om de tracékeuze zo uitgebreid mogelijk te onderbouwen is naar voren gebracht dat er bij de allereerste plannen (in het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Borchwerf II" werd hier reeds melding van gemaakt) een verplaatsing van het emplacement aan de orde was.
- e. Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.3. onder e.
Naar aanleiding van de opmerking van reclamant ten aanzien van het ontbreken van het litigieuze tracé in figuur 2, is de figuur aangepast. Het onderzoek heeft wel degelijk betrekking op het goede tracé.
- f. Bij de tracékeuze voor de goederenlijn is ook de variant bekeken om een (langzaam)verkeerstunnel aan te leggen ter hoogte van de Gastelseweg onder de spoorlijn Roosendaal-Rotterdam en de goederenlijn.
Voordelen hiervan zijn de veiligheid (de overweg Gastelseweg in de spoorlijn Roosendaal – Rotterdam verdwijnt) en de doorstroming/verkeersafwikkeling (matig doorstromingseffect omdat de overweg Gastelseweg in de spoorlijn Roosendaal – Breda, blijft).

Nadelen van een tunnel voor alle verkeer zijn dat minimaal 10 woningen langs de Gastelseweg aangekocht en gesloopt moeten worden; de drukte op de Gastelseweg blijft, dus de aanleg van de verbindingsweg blijft noodzakelijk, maar de subsidie vervalt vanwege de aanleg van een tunnel; de problematiek van verkeersdruk in Kalsdonk (Christiaan Huygensstraat) blijft bestaan.

Nadelen van een tunnel voor alleen langzaam verkeer zijn dat minimaal 10 woningen moeilijk bereikbaar zijn; het gehele gebied tussen de spoorlijnen en het achtergelegen stuk van de stad is alleen nog maar via 1 overweg bereikbaar. Hier zitten veel bedrijven die om moeten gaan rijden met als gevolg een nog grotere verkeersdruk op Kalsdonk en allerlei omrijshades. De veiligheid van het gebied is niet meer of in elk geval minder gewaarborgd; de verkeersdruk op de Buijensstraat en zal fors toenemen.

Op basis van voorgaande afwegingen is ervoor gekozen om een nieuwe verbindingsweg te maken, zoals in het ontwerpbestemmingsplan is vastgelegd, met ongelijkvloerse kruisingen met de spoorlijnen richting Rotterdam en Breda. Voor de Gastelseweg zal dit leiden tot een verkeersafname met circa 20 %. De Gastelseweg zal ter plaatse van de overweg voor vrachtverkeer worden afgesloten behoudens bestemmingsverkeer.

Het genoemde geluidsscherm moet alleen geplaatst worden wanneer de goederentrein buiten de dagperiode zou gaan rijden, maar dat is niet het geval. Een korter tracé is zoals hiervoor is aangegeven niet mogelijk.

- g. Er is zeker rekening gehouden met deze inritten en omdat het inderdaad enige overlast geeft is gekozen voor de variant met de minste kruisingen van inritten. Dat bij het gebruik van de spoorlijn vrachtwagens op de Bosstraat worden opgehouden en dat dit weer gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van Daza is op zich waar, maar zal zich zeer beperkt voordoen. Het is overigens voor Daza geen extra nadeel omdat bij gebruik van de spoorlijn Daza zelf ook niet bereikbaar is.
- h. Er is bij de keuze van de 3 varianten gekeken naar oplossingen, die ervoor zorgen dat zo weinig mogelijk nadelige effecten voor de omgeving ontstaan.
- i. De vierde variant die in de aanvangsfase onderzocht is, was het doortrekken van de goederenlijn langs Borchwerf op het bestaande bedrijventerrein. Naast het feit dat het wel of niet handhaven van deze lijn ter discussie staat in het kader van de toekomstplannen van het goederenemplacement (vanwege de onpraktische plaats waar deze aansluit), zouden er op basis van de eerder genoemde in voorbereiding zijnde Derde kadernota railveiligheid, op alle kruisingen met wegen, spoorwegovergangen moeten worden aangebracht en zouden er bovendien meer kruisingen met inritten van bedrijven ontstaan.
- j. De verschuiving van de goederenlijn die na overleg met cliënt van reclamant heeft plaatsgevonden is minimaal maar heeft wel plaatsgevonden. Aanvankelijk was de oppervlakte van het perceelgedeelte dat de gemeente wilde verwerven van reclamant groter dan na het opschuiven. Dit is ook tijdens het gevoerde overleg aangegeven. Hiervoor wordt verwezen naar de oorspronkelijke afbeelding van de goederenlijn en de afbeelding van de goederenlijn zoals deze is opgenomen in het onderliggende bestemmingsplan (bijlage 5). Juist om enigszins tegemoet te komen aan reclamant heeft de verschuiving plaatsgevonden.

- k. Het is juist dat de tracékeuze al gemaakt was voordat het trillingsonderzoek is uitgevoerd. Het trillingsonderzoek is namelijk in onze opdracht opgesteld na overleg met reclamanten.
- l. Ondanks dat het volgens de geldende wet- en regelgeving niet vereist is om een trillingsonderzoek uit te laten voeren, heeft de gemeente dit onderzoek op verzoek van reclamant toch uit laten voeren als nadere onderbouwing.
Uit het rapport 'Trillingsmeting en –prognose Bosstraat 30-32 Roosendaal' blijkt dat de aanleg van de stamlijn geen toename van trillingshinder in de werkruimte tot gevolg zal hebben. Movares concludeert dat het niet noodzakelijk is om maatregelen te nemen om trillingshinder te beperken bij de aanleg van de spoorlijn.
Om het ongemak voor de directe omgeving zoveel mogelijk te voorkomen is het aantal treinen gemaximaliseerd tot 2 uitgaande treinen en 2 inkomende treinen, die altijd rijdend zullen passeren waardoor de tijd dat er trillingen op zouden kunnen treden tot een minimum van enkele minuten per dag wordt beperkt.
- m. Dat is een onjuiste aanname geweest en het is ook nooit de bedoeling geweest. In het eerder aangehaalde overleg met reclamant is ook nooit gesproken over een tracé met bovenleidingen en daarbij behorende portalen.
Op basis van de bij het adviesbureau beschikbare kennis veroorzaken diesellocomotieven zeker niet meer trillingen dan elektrisch aangedreven locomotieven. De methode die gehanteerd is bij het trillingsonderzoek is de gangbare methode die in Nederland gehanteerd wordt bij dit soort onderzoeken. Uit de brief van Movares d.d. 6 augustus 2013 (bijlage 4) blijkt dat bij het trillingsonderzoek uitgegaan is van diesellocomotieven en niet van elektrische locomotieven. Uit bovengenoemde brief blijkt tevens dat de Havenspoorlijn te vergelijken is met de aan te leggen stamlijn, wat betreft bodemopbouw, type treinen, rijsnelheid en type belading.
- n. Het akoestisch rapport dat behoort bij het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op het gebruik van diesellocomotieven. De waarden zijn bepaald op basis van de hartlijn van het tracé dat een breedte heeft van circa 5.50 m (en geen 15 meter breed zoals wordt verondersteld).
De Wet geluidhinder beschouwt bedrijfsbebouwing en kantoren niet als geluidgevoelige objecten. Het akoestisch rapport is derhalve opgesteld ten behoeve van de woningen langs de Gastelseweg aanwezige woningen en de woningen aan de Nieuwenberg 15 en 15a.
Wat betreft de uitgangspunten in het akoestisch onderzoek kan vermeld worden dat ook een aanpassing van de planregels niet leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.
- o. Op basis van het voorgaande is ervoor gekozen het treinverkeer te beperken tot de dagperiode en dit is als zodanig ook in het bestemmingsplan vastgelegd.
- p. Het bijgevoegde akoestisch rapport voldoet aan alle hiervoor geldende criteria voortvloeiend uit de Wet geluidhinder. Uit het akoestisch rapport van januari 2013 blijkt dat een geluidsscherm van 41 meter lang en 3 meter hoog ervoor zorgt dat de geluidsbelasting maximaal 53 dB zal bedragen, ter plaatse van de woning aan de

Lagestraat 8a. De kosten voor het plaatsen van een geluidsscherm zijn opgenomen in de exploitatieopzet van de Borchwerf CV en zijn hiermee verzekerd.

- q. In het rapport Economische uitvoerbaarheid Borchwerf II zijn de kosten van de aanleg van de spoorlijn opgenomen. De economische uitvoerbaarheid is daarom gegarandeerd.
- r. De opmerkingen van reclamant worden aangevoerd om te onderbouwen dat meerdere bedrijven langdurig onbereikbaar zullen worden door de afsluiting van de Bosstraat over grote lengte. In de ontwerptoelichting en risicobeschouwing van 23 april 2013 wordt voldoende aangetoond dat de afsluiting van de Bosstraat, beperkt zal blijven tot hooguit twee minuten per treinbeweging. Mede in relatie tot de lage verkeersintensiteit op de Bosstraat zal daardoor de overlast voor de bedrijven beperkt zijn en zullen de bedrijven zeker niet langdurig onbereikbaar zijn.
- s. Zonder op alle argumenten in te gaan kan vermeld worden dat ten alle tijden een vergunning van Prorail nodig is. Prorail is beheerder van het bestaande spoornet en verantwoordelijk voor voldoende capaciteit, doorstroming en veiligheid. Prorail houdt zich daarbij aan de richtlijnen die door het ministerie in het kader van de veiligheid zijn opgesteld. Prorail zal nimmer vergunning verlenen aan een aantakking op het bestaande spoor, het gebruik gaan maken van de wissel in Oudenbosch of de uitbreiding van de overweg Gastelseweg met een derde spoor omdat deze oplossingen alle 3 minimaal 1 van de genoemde aspecten: capaciteit, doorstroming en veiligheid benadelen.
- t. Omdat de aanleg van de spoorlijn opgenomen is in het rapport economische uitvoerbaarheid, behorende bij het bestemmingsplan Borchwerf II, is er geen afzonderlijk exploitatieplan noodzakelijk.
- u. In het oorspronkelijke plan is uitgegaan van 2 vervoersbewegingen (1x heen en 1x terug) van maximaal 50 bakken per dag. Gebleken is dat het niet mogelijk is om kop te maken indien de goederentrein langer is dan 20 bakken in verband met de beperkte lengte van het beschikbare parallelspoor. Dit heeft geresulteerd in het opnemen van 4 vervoersbewegingen (2x heen en 2x terug) van maximaal 20 bakken per vervoersbeweging.
- v. De planregels gaan uit van het gebruik uitsluitend tijdens de dagperiode. Dat laat aan duidelijkheid niets te wensen over omdat in het Besluit geluidhinder (artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a) en de Wet geluidhinder (artikel 1) is opgenomen binnen welke tijdstippen de dagperiode geldt. De dagperiode loopt van 7.00 uur 's morgens tot 19.00 uur 's avonds. In artikel 3.1, onder c, lid 2 van de planregels zal de zinsnede: 'dus niet gedurende de nachtperiode' worden weggehaald.
- w. Er is in Nederland geen computerprogramma beschikbaar om de effecten van spoorwegverkeer op luchtkwaliteit te bepalen. De door de Omgevingsdienst gehanteerde uitgangspunten en methode zijn uitvoerig gemotiveerd in het rapport en worden landelijk gehanteerd en erkend. Voorts blijkt uit figuur 1 van het luchtkwaliteitonderzoek dat de Omgevingsdienst een juist beeld had van de ligging

van het plangebied, wat er ook zij van het ontbreken van een weergave van het tracé in de figuren IIa, III en VI. Hiervoor kan verwezen worden naar paragraaf 3.3.3 van het luchtkwaliteitsonderzoek.

- x. Een verbeelding (plankaart) dient op de meest recente kadastrale ondergrond getekend te worden. De constatering is juist maar de aanbouw is nog niet door het Kadaster op kaart verwerkt.
Bij de juiste tracébepaling is wel met de aanbouw rekening gehouden.
Hooguit gedurende enkele minuten per dag zal er een trein kort langs het pand rijden, en zoals uit het trillingsonderzoek blijkt, zal de overlast beperkt zijn.
- y. Hiervoor kan worden verwezen naar het uitgevoerde trillingsonderzoek, op basis waarvan geconcludeerd kan worden dat schade en scheurvorming niet aan de orde zullen zijn.
- z. Het functioneel ontwerp van de goederenlijn is voorzien van een beveiligingsinstallatie. Dit houdt in dat als de trein zich aandient na toestemming van de treindienstleider alle overwegen (Bosstraat en Gastelseweg) op rood gaan. Hierna zal de trein zich met een maximale snelheid van 20 km/u in 1x voortbewegen van en naar Borchwerf. Een trein met een maximale lengte van 250 meter (20 wagons) heeft circa 1 minuut nodig om zich over het traject te verplaatsen. Rekening houdend met een aankondigingstijd van 30 seconden, zal de periode waarbinnen de treinbeweging plaats zal vinden maximaal tussen de 1,5 en 2 minuten bedragen. Als het alleen om een locomotief gaat, zal de tijd minder dan een minuut zijn.
- aa. Het geluid dat de trein zal produceren is te vergelijken met het geluid dat door vrachtverkeer geproduceerd wordt.
- bb. De Wet ruimtelijke ordening voorziet in een regeling voor een tegemoetkoming in schade.
- cc. De kruisingen van de spoorlijn met de Bosstraat worden uitgevoerd als spoorwegovergangen die met verkeerslichten beveiligd zijn. Dit is een volledig verkeersveilige oplossing.
- dd. Op basis van de overlegde rapporten is wel degelijk gemotiveerd waarom voor het huidige tracé gekozen is.
- ee. Deze opmerking is juist. Hier had moeten staan dat alleen variant 1 aangelegd zou kunnen worden zonder dat er bestaande bedrijfsbebouwing gesloopt zou moeten worden. Deze zin zal worden aangepast in de toelichting.

Op 13 juni 2013 heeft mr. A.P.E. de Brouwer, namens DAZA Onroerend Goed V.O.F. een aanvulling op zijn eerdere zienswijze ingediend, omdat het ontwerpbestemmingsplan op 6 mei 2013 opnieuw ter inzage is gelegd. Hierna volgen aanvullende argumenten en overwegingen uit de zienswijze.

- a. Reclamant heeft het vermoeden dat toezeggingen zijn gedaan aan de bedrijven De Rooij en PKF, dat een goederenlijn aangelegd zou worden.
 - b. Reclamant geeft aan dat de stelling dat geen nieuwe kruisingen via een wissel niet toegelaten zijn, niet is onderbouwd.
- a. De gemeente Roosendaal is aandeelhouder van Borchwerf II CV. Borchwerf II CV heeft bedrijfsterrein verkocht aan De Rooij en PKF met daaraan gekoppeld de mogelijkheid om gebruik te gaan maken van de goederenspoorlijn in Borchwerf II, die al vanaf het begin onderdeel uitmaakte van de plannen. Omdat het laatste gedeelte van de spoorlijn buiten het plangebied van Borchwerf II CV ligt, heeft de gemeente Roosendaal een inspanningsverplichting op zich genomen om de spoorlijn binnen een bepaalde termijn aan te leggen. De gemeente heeft destijds richting partijen aangegeven zich in te zullen spannen om uiterlijk 1 januari 2009 de spoorlijn aangelegd te zullen hebben.
 - b. Veiligheidseisen van Prorail (in het kader van de Derde Kadernota Railveiligheid) houden onder andere in dat nieuwe kruisingen met wissels niet meer toegestaan zijn.

Conclusie.

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.5. Reclamant no. 5, mr. A.P.E. de Brouwer, namens Kempenaars Recycling B.V., Bosstraat 77 te Roosendaal

Zienswijze:

Reclamant merkt op dat niet blijkt dat rekening is gehouden met de twee inritten van het terrein van zijn cliënt.

Ook geeft reclamant aan dat het gekozen tracé van de goederenlijn met zich mee brengt dat de Bosstraat op korte afstand 2 keer gekruist wordt door de spoorlijn, wat de verkeersveiligheid op de Bosstraat niet ten goede komt.

Overweging:

Er is zeker rekening gehouden met deze inritten en omdat het inderdaad enige overlast geeft is gekozen voor de variant met de minste kruisingen van inritten. Dat bij het gebruik van de spoorlijn vrachtwagens op de Bosstraat worden opgehouden is op zich waar, maar het is per dag zeer beperkt. De overweg in de spoorlijn zal per treinbeweging maximaal 2 minuten dicht zijn. De kruisingen van de spoorlijn met de Bosstraat worden uitgevoerd als spoorwegovergangen die met verkeerslichten beveiligd zijn. Dit is een volledig verkeersveilige oplossing.

Voor de beantwoording van de overige aangehaalde argumenten in deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.4.

Conclusie.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.6. Reclamant no. 6, mr. E. Gadzo, namens A. Melisse, Gastelseweg 183 te Roosendaal

Zienswijze:

- a. Reclamant verbaast zich over het feit dat in een vorig bestemmingsplan is vermeld dat de bocht in de spoorlijn noodzakelijk was vanwege de eisen die door Prorail werden gesteld, terwijl Prorail thans een uitbreiding volgens de Derde Kadernota Railveiligheid niet (meer) zou toestaan. Reclamant geeft aan dat dit onjuist is omdat deze kadernota voorziet in een "nee-tenzij" principe.
Tevens wordt aangegeven dat er ten behoeve van een nieuwe overweg steeds eerst een risicoanalyse dient te worden opgesteld die voor advies voorgelegd dient te worden bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat alvorens de minister kan overgaan tot het verlenen van vergunning tot aanleg.
Reclamant merkt op dat nagelaten is een risicoanalyse op te stellen.
Tot slot is reclamant van mening dat uit geen enkel stuk blijkt dat een derde spoor niet parallel aan de huidige twee sporen mag worden geplaatst.
- b. Voorts geeft reclamant aan dat er in de toelichting wordt gesproken over de onmogelijkheid om een ondertunneling onder de eventueel te realiseren 3 sporen, te leggen.
- c. Reclamant merkt op dat uit het luchtkwaliteitonderzoek zou blijken dat het aspect geen belemmering vormt om het bestemmingsplan tot uitvoering te brengen.
Reclamant is van oordeel dat het uitgevoerde onderzoek in het geheel niet representatief is en wijst daarbij op de formulering dat er in het gehanteerde rekenprogramma geen mogelijkheid is om met spoorverkeer te rekenen.
- d. Reclamant geeft aan dat in de artikelen 3 en 5 van de planregels is opgenomen dat er eventueel ook een geluidsscherm met een maximum hoogte van 3 meter geplaatst zou mogen worden en dat dit zou betekenen dat hij ook nog eens met een geluidsscherm in de achtertuin van zijn cliënt zou worden geconfronteerd. Hij is van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van zijn cliënt.
- e. Reclamant merkt op dat een exploitatieplan ontbreekt aan de ter inzage gelegde stukken.

Overwegingen:

- a. Voor de beantwoording van dit argument wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.3. onder e. Hierbij kan worden toegevoegd dat een goederenlijn niet valt onder de Derde Kadernota Railveiligheid. Derhalve is een verklaring van de minister van I & M niet nodig.
- b. Voor de beantwoording van dit argument wordt verwezen naar de beantwoording van onder 2.4. onder f.

- c. Voor de beantwoording van dit argument wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.4. onder u.
- d. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat de trein alleen in de dagperiode mag rijden. Naar aanleiding van dit argument zullen de regels van het bestemmingsplan worden aangepast, in die zin dat onder 3.4 specifieke gebruiksregels, 3.4.8 Goederenlijn zal worden toegevoegd: waardoor het niet is toegestaan de gronden met aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - goederenlijn' meer dan 5 dagen in de week gedurende de dagperiode te gebruiken. En onder 3.5 afwijken van de gebruiksregels zal 3.5.4 Goederenlijn worden toegevoegd: waardoor burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het bepaalde in 3.4.8 Hierdoor kan de dienstregeling zodanig uitgebreid worden dat meer dan 5 dagen in de week gedurende de dagperiode kan worden gereden met dien verstande dat het als zodanig gebruiken van de als 'specifieke vorm van verkeer - goederenlijn' aangewezen gronden alleen is toegestaan op voorwaarde dat een geluidscherm tussen de goederenlijn en de woning Gastelseweg 183, met een lengte van ca 41 m en een hoogte van 3 m wordt opgericht. Artikel 3.1 onder c, onder lid 9 van de planregels zal komen te vervallen.
Ter aanvulling wordt verwezen naar de overweging onder 2.4. onder s.
- e. Er is geen exploitatieplan (publiekrechtelijk) vereist, omdat de gronden die nodig zijn voor het aanleggen van de stamlijn ten westen van de Gastelseweg inmiddels vrijwel allemaal gemeentelijk eigendom zijn. Voor de resterende nog aan te kopen grond (circa 73 m²,) zal zo nodig een onteigeningsprocedure worden gevoerd. De kosten voor de aankoop van de betreffende gronden zijn opgenomen in de grondexploitatie (privaatrechtelijk) van Borchwerf II veld B van de BV/CV Borchwerf.

Op 14 juni 2013 heeft mr. E. Gadzo, namens A. Melisse een aanvulling op zijn eerdere zienswijze ingediend, omdat het ontwerpbestemmingsplan op 6 mei 2013 opnieuw ter inzage is gelegd. Op de aanvullende argumenten die zijn opgevoerd wordt verwezen naar de overweging onder 2.1.

Conclusie.

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Bijlage 1. Overzicht indieners van zienswijzen

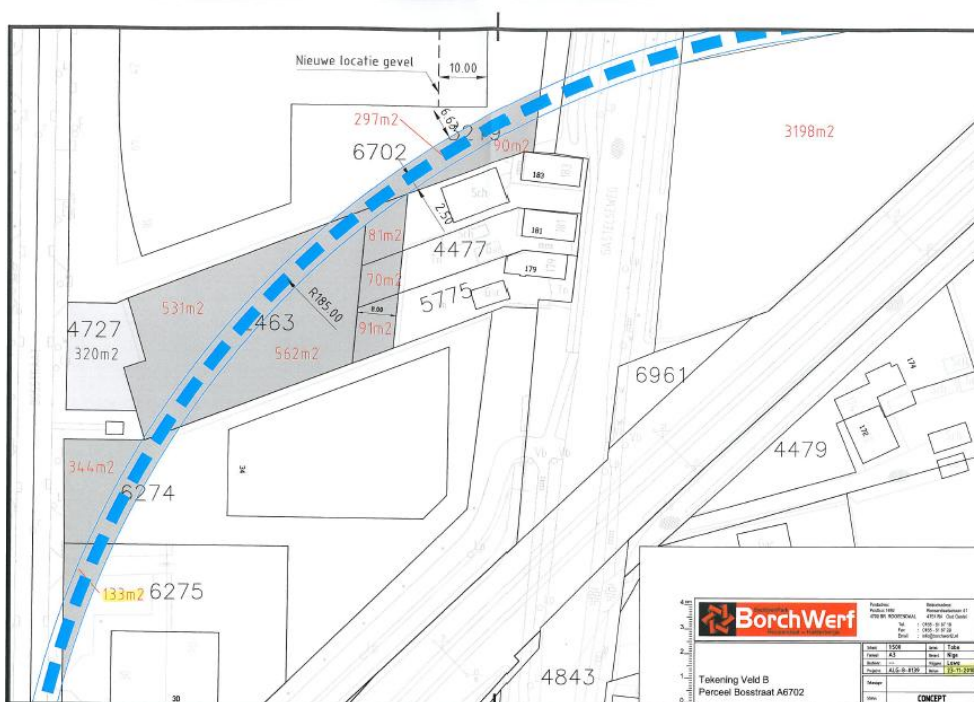
- 1. Prorail** Mr. A.J.M. Scharpach
18 septemberplein 30 te Eindhoven
- 2. De heer A.A.M.J. Bogers**
Gastelseweg 179 te Roosendaal
- 3. ARAG Rechtsbijstand** de heer mr. M. van Hoorne
Namens **de heer H.J.D.M Horemans**
Gastelseweg 181 te Roosendaal
- 4. Jansen C.S. Advocaten** Mr. A.P.E. de Brouwer
namens **de firma DAZA Onroerend goed v.o.f. en DAZA Opticare B.V.**
Bosstraat 30-32 te Roosendaal
- 5. Jansen C.S. Advocaten** mr. A.P.E. de Brouwer
namens **Kempenaars Recycling B.V.**
Bosstraat 77 te Roosendaal
- 6. Haans Advocaten** mr. E. Gadzo
Namens **de heer A. Melisse**
Gastelseweg 183 te Roosendaal

Bijlage 2. Verslag hoorzitting

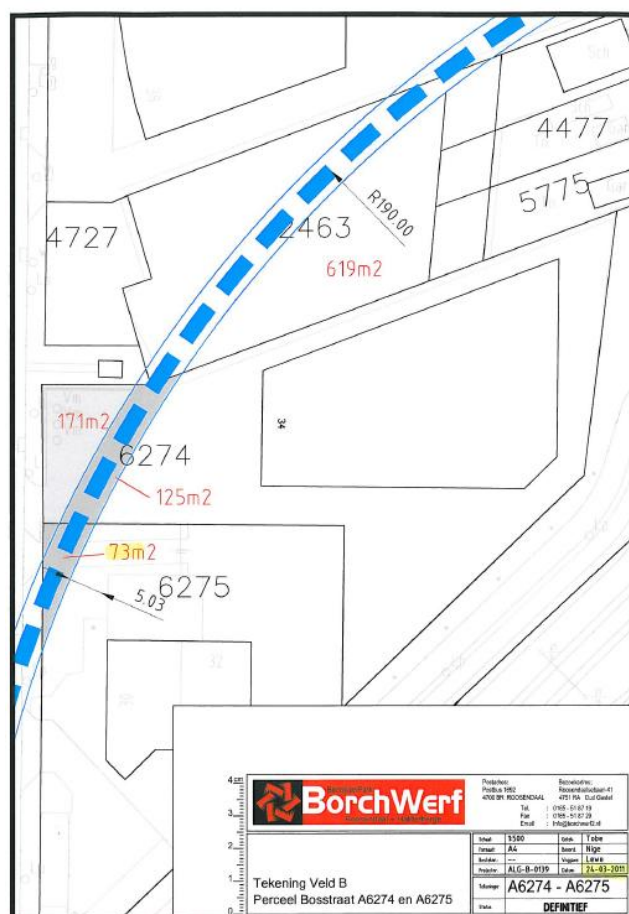
Bijlage 3. Rapport risicoanalyse planschade SAOZ juni 2013

Bijlage 4. Brief Movares d.d. 6-8-2013

Bijlage 5. Afbeeldingen goederenlijn



Oorspronkelijke ligging tracé



Ligging tracé na verschuiving in noordelijke richting