

Nota zienswijzen

“Verbindingsweg Tolberg”

Inhoud

1	INLEIDING	2
1.1	DOEL EN OPZET NOTA	2
1.2	LIJST VAN INDIENERS REACTIES	2
2	SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN	4
2.1	INLEIDING	4
2.2	BEANTWOORDING INGEKOMEN REACTIES	4
2.2.1	Indiener 1 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)	4
2.2.2	Indiener 2 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)	9
2.2.3	Indiener 3	11
2.2.4	Indiener 4	18
2.2.5	Indiener 5 (Asselberg Klinkhamer Advocaten)	19
2.2.6	Indiener 6	25
2.2.7	Indiener 7 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)	27
2.2.8	Indiener 8 (Stichting Natuurlijk Betrokken Tolberg)	29
2.2.9	Indiener 9	32
2.2.10	Indiener 10	34
2.2.11	Indiener 11 (Provincie Noord-Brabant)	35

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 REACTIE VAN GGD

BIJLAGE 2 TRILLINGEN

BIJLAGE 3 VERSLAG VAN DE HOORZITTING

1 INLEIDING

1.1 DOEL EN OPZET NOTA

Beantwoording zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Tolberg' heeft met ingang van 18 december 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode hebben 11 verschillende betrokkenen een reactie ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. In deze nota zijn de reacties samengevat en voorzien van een antwoord.

Hoorzitting

De hoorzitting van de Hoorcommissie Ruimtelijke Ordening heeft op 3 juli 2024 plaatsgevonden. Drie reclamanten hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Tijdens deze zitting zijn reclamanten 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. Hetgeen tijdens de zitting is besproken is meegewogen bij de behandeling van de zienswijzen. Het verslag van deze hoorzitting is als bijlage 3 bij deze nota gevoegd.

1.2 LIJST VAN INDIENERS REACTIES

In onderstaande tabel staan de indieners van een zienswijze.

nr.	Indiener	Datum ontvangst
1	Stichting Achmea Rechtsbijstand	24 januari 2024
2	Stichting Achmea Rechtsbijstand	24 januari 2024
3		13 januari 2024
4		24 januari 2024
5	Asselberg en Klinkhamer Advocaten	16 januari 2024
6		21 januari 2024
7	Stichting Achmea Rechtsbijstand	24 januari 2024
8	Stichting Natuurlijk Betrokken Tolberg	26 januari 2024
9		26 januari 2024
10		27 januari 2024
11	Provincie Noord- Brabant	22 januari 2024

In deze nota zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de zienswijze vervangen door een nummer. Dit weglaten van de NAW-gegevens van de indieners van de inspraakreactie, de 'anonymiseringsverplichting', vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (Avg). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Op rechtspersonen is dit niet van toepassing. De NAW-gegevens van de indieners zijn bekend bij de gemeente Roosendaal.

2 SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

2.1 INLEIDING

In de navolgende paragraaf zijn de ingekomen reacties samengevat. Ondanks dat de zienswijzen zijn samengevat en daarom niet expliciet worden genoemd, zijn de volledige zienswijzen betrokken bij de beoordeling. Elke reactie wordt in zijn geheel beoordeeld en beantwoord. Ook is aangegeven wat de gevolgen zijn voor het bestemmingsplan.

Overwegingen

In het 'Inspraak- en vooroverlegrapport' zijn overwegingen opgenomen naar aanleiding van de ingekomen inspraak- en overlegreacties. Deze overwegingen maken deel uit van de onderhavige zienswijzenbehandeling en dienen als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

2.2 BEANTWOORDING INGEKOMEN REACTIES

2.2.1 Indiener 1 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)

Samenvatting

- 1.1 Reclamant vindt het betreuenswaardig dat niet zorgvuldig is omgegaan met de inspraakreactie en dat er geen inhoudelijke reactie is ontvangen op de inspraakreactie.
- 1.2 Hoewel toezeggingen aan de omwonenden en aan de raad zijn gedaan over het uitvoeren van de Quick Scan en ondanks de aanbevelingen van de Commissie Ombudsman en de brieven van reclamant, heeft reclamant tot zijn spijt moeten vaststellen dat het college nog niet de daad bij het woord heeft gevoegd. Tot heden is nog geen volledige Quick Scan verricht of is anderszins inzichtelijk gemaakt dat de aangedragen oplossingen voor een goede ontsluiting van de wijk Tolberg minder passend zijn dan het voorliggende plan. Reclamant heeft op de door hem overlegde onderzoeksvragen (bijlage II zienswijze) ook nimmer een inhoudelijke reactie ontvangen.
- 1.3 Reclamant mag gelet op de bestaande afspraken ervan uitgaan dat recht wordt gedaan aan de afspraken en dat in de quickscan ook de besproken varianten zonder verbindingsweg worden onderzocht. Dit heeft reclamant ook meerdere keren aan uw gemeente voorgelegd. Reclamant wijst er voorts op dat hij meerdere alternatieven heeft aangeleverd op 21 december 2022 (zie bijlage IV) en dat hierop nog geen inhoudelijke reactie is ontvangen.

- 1.4 Ingevolge artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. De verkeersgegevens zijn thans meer dan vijf jaar oud. Het onderzoek is meer dan drie jaar oud. In de toelichting wordt niet gemotiveerd waarom nu nog aan deze verouderde gegevens kan worden vastgehouden. Onduidelijk is hoe deze tellingen zich verhouden met de plannen voor het nieuwe ziekenhuis en in het verlengde daarvan de invloed van de verkeersgeneratie van deze plannen op de nieuwe verbindingsweg. Hierbij wordt ook verwezen naar het conceptverslag van de Stab (12 januari 2024). Van verouderde en bovendien onjuiste gegevens is in voorliggende situatie pertinent sprake, gelet op onder andere het aangedragen deskundigenadvies uit 2022. In de reactie op punt 5.10 en evenmin in paragraaf 3.2.3 van de Nota wordt hierop gemotiveerd ingegaan. Reclamant verzoekt u om die reden om alsnog te reageren op zijn inbreng ten aanzien van dit onderwerp en de verkeersgeneratie van het ziekenhuis zorgvuldig door te berekenen in voorliggend plan.
- 1.5 Reclamant is van mening dat het plan in strijd met artikel 3.46 van de IOV omdat geen recent onderzoek is uitgevoerd waaruit de noodzaak voor een ingrijpend project als voorliggend voortvloeit. In de Nota inspraak en vooroverleg wordt nog verwezen naar het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2015-2025. Ook dit document, dat overigens geen onderdeel uitmaakt van voorliggende toelichting, bevat geen zorgvuldige onderbouwing van de daadwerkelijke problematiek.
- 1.6 Reclamant wijst erop dat in het door de raad vastgestelde bestemmingsplan "Bulkenaar" uit 2022 juist tot het oordeel is gekomen dat ook met de komst van het ziekenhuis er sprake is van een voldoende afwikkeling van het verkeer. Een deugdelijke motivering voor de komst van voorliggend plan en de behoefte daaraan ontbreekt om die reden ten onrechte.
- 1.7 Volgens Reclamant is er over een lengte van 1.600 tot 1.900 meter wel sprake van een autoweg zoals aangewezen in categorie 1.2 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. en moet daarom nog steeds een milieueffectrapport worden opgesteld. Dit is vooralsnog ten onrechte niet gedaan.
- 1.8 Op 30 november 2022 heeft een overleg plaatsgevonden met de gemeente, de GGD en vertegenwoordigers van bewonersgroepen. Reclamant was bij dit gesprek aanwezig. Tijdens het gesprek is afgesproken dat de gezondheidsrisico's van het voorliggende plan alsmede voor de aangedragen varianten en alternatieven zouden worden onderzocht en gerapporteerd. Naar aanleiding van die rapporten zouden vervolgesprekken plaatsvinden, waarbij een vertegenwoordiger van de GGD aanwezig zou zijn. De toegezegde onderzoeken hebben tot op heden niet plaatsgevonden. Een vervolgesprek heeft nooit plaatsgevonden. Onder punt 3.16 van de Nota inspraak en vooroverleg is eenzelfde reactie ingediend. In reactie daarop is aangegeven dat het gesprek betrekking had op het bestemmingsplan De Bulkenaar. Reclamant bestrijdt dit ten eerste. Onderwerp van het gesprek op 30 november 2022 waren de veiligheids- en gezondheidsrisico's voor bewoners op basis van een integrale benadering van de gebiedsvisie de Bulkenaar. Onderdeel van de gebiedsvisie de Bulkenaar betreft de verbindingsweg waar voorliggend plan op ziet. Dat dit gesprek enkel over de komst van het ziekenhuis ging klopt dus niet. Reclamant verzoekt u gezien het vorenstaande om alsnog de gemaakte afspraken na te komen en inzichtelijk te maken wat de gezondheidsrisico's van de aanleg van de verbindingsweg zijn voor omwonenden, waaronder Reclamant.

- 1.9 Reclamant wijst in het kader van gezondheid ook op de risico's van laag frequent geluid, trillingen en micro-plastics. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat deze gezondheidsrisico's ook in het kader van een milieueffectrapportage in beeld moeten worden gebracht.
- 1.10 Reclamant heeft meermaals ingesproken bij uw gemeenteraad over de mogelijke negatieve (financiële) gevolgen van voorliggend plan, onder andere op 8 november 2023. Reclamant merkt hierover op dat uw raad geenszins is geïnformeerd over de mogelijke financiële risico's van het project. Reclamant verzoekt uw raad om die reden om zich zorgvuldig te laten voorlichten over alle financiële risico's alsmede de lagere kosten van diverse alternatieven, voordat u tot besluitvorming overgaat.
- 1.11 Reclamant vraagt andere mogelijke locaties te zoeken, waar geen of minder planschade is en dit plan niet vast te stellen.
- 1.12 Reclamant heeft de afgelopen jaren meerdere keren getracht om, onder andere middels de betrokken bewonersgroepen, in goed overleg met uw college te treden. Daartoe zijn meerdere brieven naar uw college en aan uw gemeenteraad verstuurd, waarop vooral; nog helaas de antwoorden schuldig zijn gebleven. Ook na de door diverse partijen ingediende motie van Treurnis, waarin tot eenzelfde conclusie werd gekomen, is het in de richting van Reclamant en de bewonersgroepen stil gebleven. Reclamant wil uw gemeente om die reden nogmaals verzoeken om op de gestelde vragen antwoord te geven, alsnog de toegezegde onderzoeken te laten verrichten en openheid van zaken te geven omtrent de absolute noodzaak tot aanleg van de zuidelijke verbindingsweg.
- 1.13 Reclamant verzoekt de raad om tijdig te communiceren over de inspraakmogelijkheid in uw raad voor voorliggend plan. Hij maakt van deze mogelijkheid graag gebruik.
- 1.14 Als bijlage 1 is de reactie voorontwerp bestemmingsplan d.d. 27 juli 2023 bij de zienswijze gevoegd. Deze reactie komt grotendeels overeen met de ingediende zienswijze. De onderdelen die niet in de zienswijze zijn overgenomen zijn hieronder kort benoemd:
- Het plan geeft volgens reclamant onvoldoende inzicht in de verantwoording van de gemaakte keuzes en de uitkomsten van de verrichte onderzoeken. Een deugdelijke motivering voor de komst van voorliggend plan en de behoefte daaraan ontbreekt om die reden ten onrechte.
 - Reclamant wijst er verder op dat het onduidelijk is in hoeverre eventuele bereikbaarheidsproblemen het gevolg kunnen zijn van de problemen die spelen bij de spoorwegovergangen aan de noord- en zuidzijde van de Willem Dreesweg. Het is onbekend in hoeverre het wegnemen van deze problemen de eventuele bereikbaarheidsproblemen al voldoende kan wegnemen. Een onderzoek hiernaar ontbreekt.
 - Reclamant stelt dat in het plangebied kerkuilen voorkomen. Dit blijkt niet uit de uitgevoerde onderzoeken van het voorontwerp bestemmingsplan.

Reactie

- 1.1 Abusievelijk is de inspraakreactie van reclamant niet afzonderlijk meegenomen bij de inspraaknota. De inspraakreactie is nagenoeg hetzelfde als de andere inspraakreacties, die wel zijn beantwoord in de Nota inspraak en vooroverleg. De belangen van reclamant zijn hierdoor wel mee afgewogen in de besluitvorming. Bovendien is de inspraakreactie bijna hetzelfde als de nu ingediende zienswijze, die in deze nota wordt beantwoord. Hierdoor wordt reclamant niet in zijn belangen geschaad.

- 1.2 Naar aanleiding van het rapport “het Moet en kan beter” is onderzoek opgestart naar de meervoudige ontsluiting (quick-scan). Deze is recentelijk afgerond. Op basis van ook dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat de Verbindingsweg zoals opgenomen in dit bestemmingsplan de beste variant is. Ondanks dat niet op alle gestelde vragen een schriftelijk antwoord is gegeven zijn wij van mening dat reclamant voldoende geïnformeerd en betrokken is geweest bij het proces onder andere door veelvuldige overleggen.
- 1.3 Zie antwoord 1.2.
- 1.4 Tussen 2009 en 2020 zijn opeenvolgende onderzoeken uitgevoerd naar het verbeteren van de bereikbaarheid van Tolberg.
In 2020 is een tracéstudie uitgevoerd waarbij verschillende tracés tussen Tolberg en Plantagebaan zijn onderzocht. In het rapport 'Tracéstudie Tolberg' van 9 maart 2020 laat Goudappel zien wat de consequenties zijn van verschillende varianten.

Eind 2020 is een aanvullend onderzoek gedaan naar het 'Voorkeursalternatief'. Dit is een aangepaste variant op basis van 2b (in het rapport staat 2a maar dit moet 2b zijn omdat hier een tunnel in is meegenomen), hierin is ook de locatie van het ziekenhuis meegenomen. Op basis van het voorkeursalternatief zijn de milieuonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd op basis van het verkeersmodel (gegevens) uit 2019. Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan waren de gegevens niet ouder dan vijf jaar. Naar aanleiding van de zienswijze is nogmaals gekeken naar de verkeersgegevens. Het Roosendaal verkeersmodel is pas begin 2024 afgerond. Het Roosendaal verkeersmodel is pas begin 2024 afgerond. Op basis van het nieuwe model kan worden geconcludeerd dat de nieuwe verkeerscijfers, waarin ook het nieuwe ziekenhuis is opgenomen, lager zijn dan het oude verkeersmodel. Dit komt omdat nu ook rekening is gehouden met een aantal trends zoals thuiswerken en digitalisering ten opzichte van het vorige verkeersmodel. De onderzoeken zijn niet aangepast op deze nieuwe, lagere cijfers. De onderzoeken zijn daarmee uitgegaan van een worstcase scenario. Op basis van die onderzoeken kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan de normen.” Ten aanzien van het advies van De Baan wordt het volgende opgemerkt. De Baan concludeert dat de gemeente met lagere verkeersgegevens voor het ziekenhuis had kunnen rekenen. Daarbij wordt aangegeven dat de kencijfers gaan om een gemiddeld ziekenhuis in Nederland en dat nadere uitwerking van mobiliteitsvoorzieningen (OV-verbinding, parkeerregulering) van invloed is op het autogebruik. Dit soort maatregelen worden niet geborgd in een bestemmingsplan waardoor we op basis van ervaringscijfers én kencijfers een inschatting moeten doen wat een aannemelijk verkeersgeneratie is voor wat planologisch maximaal realiseerbaar is.

- 1.5 Vanaf 2008 tot heden is veelvuldig, middels diverse rapporten, de nut en noodzaak van de verbindingsweg aangetoond. In de Nota inspraak en vooroverleg, die ook is bijgevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan, wordt in paragraaf 3.2.1 uitvoerig ingegaan op deze nut en noodzaak. Uit de reactie van de Provincie Noord-Brabant blijkt dat zij waardering hebben voor het bestemmingsplan, het uitgebreide landschappelijk inpassingsplan en de wijze waarop het plan ambtelijk is afgestemd. Het plan heeft slechts geleid tot enkele opmerkingen, zie beantwoording onder 11. De Provincie heeft geen opmerkingen gemaakt dat niet voldaan zou zijn aan artikel 3.46 van de lov. Daarmee is en blijft de gemeente van mening dat voldaan wordt aan artikel 3.46 van de lov. Volledigheidshalve is de toelichting aangescherpt. Ten aanzien van de reactie over het verkeers- en vervoersplan wordt opgemerkt dat in paragraaf 2.3.3 is ingegaan op het verkeers- en vervoersplan 2015-2025. Het is niet noodzakelijk om een beleidsstuk op te nemen als bijlage bij een bestemmingsplan. Beleidsstukken zijn online terug te vinden.
- 1.6 De raad heeft inderdaad beslist dat er voor het ziekenhuis een goede afwikkeling van het verkeer kan worden bewerkstelligd, maar dit staat los van de afwikkeling van de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk Tolberg.
- 1.7 De gemeente en reclamant verschillen van standpunt ten aanzien van of wel of niet een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. De zienswijze geeft geen aanleiding om het standpunt van de gemeente dat is gegeven in de nota van inspraak te herzien.
- 1.8 Naar aanleiding van de zienswijze is advies gevraagd aan de GGD. Zie bijlage voor de reactie van de GGD.
- 1.9 Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar microplastics in Nederland en de potentiële maatregelen om de hoeveelheid microplastics terug te dringen. Hieruit blijkt dat reductie van circa 70% microplastics in 2050 haalbaar is door de maximale inzet van 17 mitigatiestrategieën. De 17 strategieën zijn onderverdeeld in 9 categorieën. Eén van deze strategieën is het vaststellen van beleid en regelgeving. Het rijk heeft hiervoor nog geen beleid en regelgeving gemaakt, waar vervolgens het gemeentelijk beleid op kan worden toegespitst. Microplastics worden als fijn stof beschouwd. In het onderzoek luchtkwaliteit is ook getoetst aan de grenswaarden voor fijnstof, zowel PM10 (fijn stof tot maximaal 10 micrometer doorsnede) als PM2,5 (fijn stof tot maximaal 2,5 micrometer doorsnede). Uit het onderzoek blijkt dat de gestelde grenswaarden voor deze stoffen ruim worden onderschreden, waardoor dit geen belemmering oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen. Voor laag frequent geluid wordt verwezen naar antwoord 3.18.
- 1.10 Er is (extra) krediet aangevraagd bij de gemeenteraad ten behoeve van het tracé. Dit is akkoord bevonden door de raad. Bij de behandeling van het krediet en het definitieve tracé is de raad meegenomen in de financiële consequenties van de weg. De gemeenteraad is geïnformeerd en zal ook voorafgaand aan de vaststelling over de financiële consequenties worden geïnformeerd. Dit maakt onderdeel uit van het vaststellingsproces.

- 1.11 Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze onder 1.2. Het tracé van de verbindingsweg is op 28 mei 2020 vastgesteld door de raad. Een andere variant staat niet meer ter discussie. Het standpunt van reclamant is bekend en ook meegewogen in het proces om te komen tot onderhavig plan. Belangrijk is dat alle belangen worden meegenomen en dat planschade slechts een enkel aspect is in de afweging. Planschade is als onderdeel van de financiële uitvoerbaarheid betrokken bij de keuze van de locatie.
- 1.12 Reclamant heeft het college en de raad schriftelijk geïnformeerd en gebruik gemaakt van diverse inspraakmogelijkheden. Dit is in de besluitvorming van college en raad meegenomen. Het college is van mening dat met het vaststellen van de Gebiedsvisie de Bulkenaar, het vaststellen van het verkeerskundige ontwerp, het participatieproces en alle uitgevoerde onderzoeken de juiste voorbereiding voor de besluitvorming heeft plaatsgevonden. Nadat het onderzoek naar de meervoudige ontsluiting is afgerond, zullen het college en de gemeenteraad opnieuw een besluit moeten nemen. Dit heeft geen consequenties voor de planologische procedure van de verbindingsweg. Ondanks dat niet op alle gestelde vragen een schriftelijk antwoord is gegeven is het college van mening dat reclamant voldoende geïnformeerd en betrokken is geweest bij het proces van de totstandkoming van het tracé en het bestemmingsplan.
- 1.13 Reclamant is geïnformeerd over de hoorzitting en heeft hier gebruik van gemaakt. Deze heeft 3 juli 2024 plaatsgevonden. De hoorzitting dient als inspraakmogelijkheid bij de raad. Daarom is er geen inspraakmogelijkheid tijdens de commissie- dan wel raadsvergadering.
- 1.14 Ten aanzien van de punten die niet als zienswijze zijn ingediend, maar wel als inspraakreactie reageren wij als volgt:
- Voor de beantwoording van dit onderdeel verwijzen wij u naar de algemene reactie in “Thema Nut en Noodzaak” van de Nota inspraak en vooroverleg. Daarnaast wordt verwezen naar antwoord 1.5 en 1.12;
 - In het onderzoek van 2009 ‘beter bereikbaar Tolberg’ zijn meerdere oplossingsrichtingen onderzocht waaronder ondertunnelingen van de spoorwegovergangen. Op basis van dit onderzoek is gebleken dat dit niet voldoende was om het probleem op te lossen.
 - Voor de beantwoording van de vraag ten aanzien van kerkuilen verwijzen wij u naar de reactie 8.8. van de Nota inspraak en vooroverleg; De aangepaste rapportages van de Quickscan en het nadere onderzoek zijn reeds bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Hieruit blijkt dat binnen het plangebied geen jaarrond beschermde nesten of territoria van de kerkuil aan zijn getroffen. De aanwezigheid daarvan in het plangebied is dan ook redelijkerwijs uitgesloten.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:

- Er is advies opgevraagd bij de GGD, deze is als bijlage bij deze nota opgenomen.
- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt

2.2.2 Indiener 2 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)

Samenvatting

- 2.1 Reclamant heeft met de gemeente een intentieovereenkomst gesloten. Een belangrijk onderdeel van de intentieverklaring is artikel 3a. Daarin staat dat de gemeente zich voorneemt om ten aanzien van de infrastructuur; "te streven naar een optimale invulling van het 'niet zien, niet horen' concept voor de ontsluitingsweg en terzake concrete voorstellen te doen". Hieraan wordt niet voldaan. Reclamant vraagt om alsnog maatregelen in het plan op te nemen om te voldoen aan de gemaakte afspraken.
- 2.2 In de planregels of in het landschappelijke inrichtingsplan is niet bepaald welke hoogte de singelplanting minimaal moet bereiken na een bepaalde periode - bijvoorbeeld de 3 jaar genoemd in artikel 4.3.1 onder b van de planregels - zodat voor Reclamant geen enkele zekerheid bestaat dat na enige tijd daadwerkelijk het zicht op de ontsluitingsweg zorgvuldig en overeenkomstig de intentieverklaring wordt weggenomen.
- 2.3 Ter plaatse van de Rissebeek is een ecologische verbindingszone gelegen. Het plan bevat geen maatregelen die borgen dat het zicht vanaf de ontsluitingsweg op deze locatie richting de woning van Reclamant (en andersom) zodanig wordt weggenomen dat er geen zicht is op de ontsluitingsweg.
- 2.4 In de bestemming Natuur is geen oprichtings- en instandhoudingsverplichting opgenomen, zoals dat wel is gedaan bij artikel 4.3.1 lid a.
- 2.5 De inrichting van de ontsluitingsweg moet aansluiten op het beoogde landschapspark van De Bulkenaar (zorglandschap).

Reactie

- 2.1 De intentieovereenkomst is uitsluitend bedoeld ten behoeve van de ontwikkeling van het ziekenhuis Bravis. Met de genoemde ontsluitingsweg in de intentieovereenkomst wordt niet de Verbindingsweg Tolberg bedoeld maar de weg, die langs A58 loopt, die het ziekenhuis ontsluit..
- 2.2 Een goede landschappelijke inpassing is niet gelijk aan het volledig aan het zicht onttrekken van de volledige verbindingsweg. Een goede landschappelijke inpassing zorgt ervoor dat dit nieuwe element, dat het landschap zal doorsnijden, zo min mogelijk effect heeft op het landschap. En waar nodig in compensatie voorziet. Basis van de visie Bravis en de visie Verbindingsweg is dat de Verbindingsweg niet wordt begeleid (met planten) omdat dit de weg meer in de kijker zet. De twee zones (groen-blauwe zone) die zijn aangegeven in het landschappelijk inpassingsplan zijn ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van het landschap. Hierbij is niet de hoogte van belang maar de soorten.
- 2.3 Het grootste gedeelte van de landschappelijke inpassing zorgt voor afscherming richting de woning van reclamant. Slechts op een tweetal plekken is een kleine doorkijk gemaakt. Gezien de afstand van de weg (500 meter) tot aan de woning van reclamant wordt niet verwacht dat hier enig zicht op de woning is en andersom.
- 2.4 Naar aanleiding van de zienswijze is een extra lid (5.3.1) toegevoegd waarin de oprichtings- en instandhoudingsverplichting is opgenomen
- 2.5 Ruimtelijk is sprake van twee verschillende ontwikkelingen, die ieder een eigen landschappelijk inpassing behoeven. Daar waar mogelijk zijn de inpassingen uiteraard op elkaar aangesloten. De algemene visie op de Verbindingsweg Tolberg is dat deze in het landschap geborgen zit. Net zoals ook is opgenomen in het plan van de Bulkenaar. De verbindingsweg wordt niet begeleid in het landschap maar vloeit als het ware door het landschap.

Waarbij wel rekening gehouden is dat de impact van de verbindingsweg minimaal is op de nabijgelegen woonwijk, beek, toekomstige landschapspark en bestaande landschapselementen. Het ontwerp is tot stand gekomen in samenspraak met onder andere met het team van projectgroep de Bulkenaar (Karres&Brands en landschapsdeskundige van gemeente).

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:

- In de regels is een extra lid toegevoegd (5.3.1) waarin de oprichtings- en instandhoudingsverplichting is opgenomen voor de bestemming Natuur.

2.2.3 Indiener 3

Samenvatting

- 3.1 In de inspraakreactie heeft reclamant niet gerefereerd naar het bestemmingsplan de Bulkenaar, maar naar de NRD en de Gebiedsvisie de Bulkenaar. De gemeente zegt de tekst als volgt aan te passen: 'In afwachting van het budget werd in 2017-2018 duidelijk dat de locatie ten westen van Tolberg in beeld was als mogelijke locatie om het nieuwe Bravis ziekenhuis te realiseren'. Dit is in tegenspraak met de 'Toelichting zoektocht naar geschikte locatie voor het ziekenhuis'. Daarin wordt vermeld, dat het college al in 2011 is gaan onderzoeken of er geschikte locaties zijn voor het realiseren voor een dan nog lokaal ziekenhuis, St. Franciscus. Bravis heeft pas in 2018 de gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal gevraagd of er een locatie beschikbaar is voor een nieuw regio-ziekenhuis.
- 3.2 Zowel in de NRD, als de Gebiedsvisie de Bulkenaar als in het voorontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg, realiseert de gemeente zich niet, dat een realisatie van beide bestemmingsplannen in de regio, maar ook in de binnenstad van de gemeente, incl. Wouw, Wouwse Plantage enz. knelpunten gaan ontstaan. Ook voor die gebieden geldt de NOVI doelstelling: prioriteit in deze zijn gezonde steden en regio's. Dus het kan niet zo zijn dat de onderzoeken naar luchtkwaliteit, geluidsoverlast en milieugezondheidsrisico's zich beperken tot het plangebied van bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg. Laat staan dat ook zeker de leefbaarheid van de direct omwonenden in de regio meegewogen dient te worden.
- 3.3 Bij een ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied is een nadrukkelijke motivering nodig, dat wil zeggen in aanvulling op de algemene vereisten van artikel 3.1.6, eerste lid, van het Bro, waarom niet in het bestaand stedelijk gebied in de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt voorzien. Daarbij kunnen de beschikbaarheid en geschiktheid van de ontwikkelingsmogelijkheden een rol spelen.' Deze wijziging houdt dus wel degelijk in, dat er rekening gehouden dient te worden met een, weliswaar gewijzigde, ladder van duurzaamheid. Voor de motivering verwijst reclamant naar het besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking.
- 3.4 In de nieuwe tekst van het ontwerpbestemmingsplan wordt nog steeds niet ingegaan op de eisen zoals vernoemd in artikel 3.46 Lid 2.c. En daarmee voldoet het bestemmingsplan niet aan de belangrijkste doelstelling van de Iov: "Werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit".

- 3.5 Niet alleen het verkeer vanuit Roosendaal Oost, en de achterliggende regio, maar ook vanuit de zuidelijke regio zal gebruik gaan maken van deze weg richting regio-ziekenhuis, maar ook het dagelijks sluipverkeer om de drukte rondom Churchillpoort en knooppunt de Stok te vermijden. Al met al zal dat de sluiproutes als de Rietgoorsestraat niet geheel ontlasten, want de storende factoren richting ziekenhuis zullen de verkeerslichten bij het Roosendaalswegje, de kruising bij de Huijbergseweg en de rotonde in de nieuwe verbindingsweg A58-ziekenhuis zijn. Dit geldt uiteraard ook voor al het verkeer vanuit de zuidwestelijke regio.
- 3.6 Ten aanzien van bedrijven- en milieuzonering bevestigt de gemeente, dat de genoemde brochure niet relevant is. Het lijkt reclamant dan ook zinvol om raadsleden en burgers daarmee niet 'lastig' te vallen.
- 3.7 Als beantwoording op de reactie dat sprake is van veel lichtverstoring geeft de gemeente aan dat geen sprake is van een toename van sluipverkeer. Volgens reclamant geldt dat voor de omgeving van het plangebied. Voor het buitengebied is wel degelijk sprake van meer (sluip)verkeer, want nu is er helemaal geen verkeer op de nog te ontwikkelen weg in het buitengebied. In de tekst die is aangehaald onder punt 1.5 van de zienswijze geeft de gemeente zelf aan dat het verkeer op dat traject aanzienlijk zal zijn, namelijk verkeer naar en van het regioziekenhuis en het 'gereguleerde' sluipverkeer richting A58 of richting Roosendaal.
- 3.8 Hoewel er nog geen wetgeving is ten aanzien van de maximale hoeveelheid microplastics, ontslaat dat ook lokale overheden niet om zich te houden aan EU wetten als het voorzorgsbeginsel. Diverse rapporten, o.a. van de Universiteit Amsterdam, hebben aangegeven dat microplastics zijn aangetroffen in het menselijk lichaam, grondwater en drinkwater. De laatste tijd zijn/worden er bij Etten Leur/A58 metingen verricht, om de invloed van autoverkeer op de microplastics beter in kaart te brengen. Om dan ook nog een waterwingebied, op een belangrijke toegangsweg naar de verbindingsweg, extra te gaan belasten met dit plan, is dan geen toekomstbestendig idee, en verdient zeker een nadere, uitgebreide studie. Reclamant vraagt zich af of we vooraf rekening moeten houden met het gevaar (EU Voorzorgsbeginsel) of wachten we als samenleving gewoon een tweede PFAS affaire af?
- 3.9 Reclamant wil graag kennisnemen van 'het wegennet voor gevaarlijke stoffen' van de gemeente Roosendaal.
- 3.10 Het aantal mvt's/etm wijkt in de berekening in het akoestisch onderzoek nog steeds af van het aantal zoals vernoemd in de Tracéstudie Tolberg. In het akoestisch onderzoek wegverkeer is wel het totale plangebied weergegeven, maar was in het voorontwerp de rotonde bij de Bergrand niet geëvalueerd. Ook was/is, net als nu, in het ontwerpbestemmingsplan de invloed van de ondertunneling (klankkast) niet opgenomen.

- 3.11 De beantwoording van de gemeente ten aanzien van de quick-scan Flora en Fauna is nogal suggestief. Er heeft geen extra nader veldonderzoek plaatsgevonden sinds het laatste rapport van 23 mei 2023, enkel de tekst is aangepast. De conclusie, dat er binnen een afstand van 75 meter van het plangebied geen nestplaatsen van steenuilen voorkomen is niet correct. De afstand waarbinnen de steenuil foerageert is een gebied met een straal van minstens 500 meter vanaf het nest. Binnen een afstand van 60 tot 70 meter van het plangebied bevinden zich gebouwen en schuren, waar steenuilen in rustige nissen of hoekjes broeden. Het leefgebied voor voedsel e.d. wordt dan ook zeer ernstig door de voorgenomen ontwikkeling bedreigd. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staat dus niet onterecht op pagina 39: *'Enige uitzondering daarop zijn de steenuil en kerkuil. Als deze vaste rust- en verblijfplaatsen hebben in of nabij de boerderijen nabij het plangebied kan het plangebied onderdeel uitmaken van hun functioneel leefgebied. Dat is het leefgebied dat noodzakelijk is voor het goed functioneren van de nestplaatsen. Steenuilen moeten al hun voedsel kunnen verzamelen in een straal van 500 m rondom hun nestplaats. De nieuwe ontsluitingsweg kan leiden tot ruimtebeslag op het foerageergebied en versnippering daarvan. Daarnaast kan het risico op aanrijdingen sterk toenemen ten gevolge van de toename in verkeersdrukte.'*
- 3.12 In de beantwoording van de inspraakreactie betreffende de noordelijke variant Willem Dreesweg wordt niets vermeld in de Nota Inspraak en Vooroverleg. Zowel niet in de samenvatting 3.13 als in de ambtelijke beantwoording van mijn inspraak. Dit terwijl deze variant een goed en goedkoop alternatief is voor de zuidelijke ontsluiting, daar de noordelijke ontsluiting geen hinder geeft aan steenuilen en er gelijktijdig voor zorgt, dat het ziekenhuis niet aan een doodlopende weg ligt.
- 3.13 Bij het vaststellen van de gebiedsvisie zijn alleen de documenten Gebiedsvisie de Bulkenaar en de Tracéstudie Tolberg besproken. De analyse van de varianten van bewoners zijn bij de vaststelling niet ter discussie gekomen. Zoals reclamant al eerder aangaf, zijn er interessante varianten ten onrechte en op verkeerde gronden in de prullenbak verdwenen. Ook het feit, dat het bestemmingsplan de Bulkenaar vastgesteld is zonder de impact van de zuidelijke ontsluiting erbij te betrekken, waar zowel door bewoners als de commissie m.e.r. op is aangedrongen, maakt het des te pijnlijker, dat de gevolgen van deze verbindingsweg voor flora en fauna niet integraal is onderzocht. Op grond van de Wet Natuurbescherming, artikel 3.3 lid 4a, 'Een ontheffing of een vrijstelling wordt uitsluitend verleend, indien is voldaan aan o.a. de volgende voorwaarde: er bestaat geen andere bevredigende oplossing', bovenstaande alinea en het feit dat er nog een QuickScan (meervoudige ontsluiting) loopt, waarbij ook varianten zonder de zuidelijke verbindingsweg Tolberg onderzocht worden, dient dit onderzoek afgewacht te worden om er zeker van te zijn dat er geen andere bevredigende oplossing mogelijk is. Of de noordelijke ontsluiting Willem Dreesweg langs de spoorlijn Roosendaal - Bergen op Zoom moet nader uitgewerkt worden.
- 3.14 De gemeente heeft niet geantwoord op de inspraakreactie (Wacht nog op een nadere uitwerking van de civieltechnische tekeningen. Echter wordt al in het onderzoek naar flora en fauna gesteld, dat de stikstof van de te realiseren Verbindingsweg Tolberg zeer nadelige effecten gaat geven omtrent stikstof). Dit verdient toch zeker in combinatie met hoofdstuk 1.12 voldoende adequate aandacht.

- 3.15 In het advies van de commissie MER staat iets over de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling: *'Volgens de notitie R&D, pagina 23, is de ontsluiting van de wijk Tolberg op de A58 geen onderdeel van dit project, maar zal mogelijk tegelijk met de gebiedsontwikkeling van Bulkenaar ontwikkeld worden.'* En daar gaat het advies van de commissie over; zeker nu achteraf blijkt, dat de gebiedsontwikkeling van de Verbindingsweg Tolberg wel degelijk gelijktijdig met dat van de Bulkenaar loopt. Reclamant is van mening dat de beantwoording van de inspraakreactie niet klopt.
- 3.16 Reclamant heeft een tijdslijn opgenomen ten aanzien van milieugezondheidsrisico's. Op 30 november 2022 heeft het gesprek plaatsgevonden met de GGD. Tijdens dit overleg werd afgesproken dat de milieugezondheidsrisico's wel geanalyseerd en opgenomen zouden worden in het bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg. Nu stelt de gemeente wel ferm, dat volledigheidshalve de GGD meermaals (mondelinge) input heeft gegeven, maar het is onduidelijk waarover. Betreffende deze input is niets terug te vinden in de Notitie Inspraak en Vooroverleg, en kan er dus niet nagegaan worden of dit inderdaad milieugezondheidsrisico's betrof.
- 3.17 Ook in het geval van de inspraakreactie ten aanzien van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) heeft de gemeente de tekst van de inspraakreactie weer niet goed gelezen. In het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt duidelijk aangegeven dat achteraf zaken niet goed ontwikkeld en gerealiseerd worden, deze alsnog gecorrigeerd dienen te worden om aan de eisen van het besluit te voldoen.
- 3.18 Op het milieuaspect Laag Frequent Geluid antwoordt de gemeente: *'Laag Frequent Geluid hoeft niet te worden getoetst bij de aanleg van wegen. Dit geluid komt alleen voor bij industrielawaai en/of bijvoorbeeld warmtepompen.'* Voor Laag Frequent Geluid (LFG) geldt inderdaad nog geen wettelijke eis; echter de opmerking dat LFG alleen voorkomt bij industrielawaai en/of warmtepompen is niet correct. Naast industrielawaai of lawaai van warmtepompen genereert elke vorm van vervoer LFG. Ter plaatse van onze slaapkamer wordt een LFG-niveau van 80dB overschreden. Dus vanuit het EU Voorzorgbeginsel is een nadere toetsing zeer wenselijk, zo niet noodzakelijk.
- 3.19 Reclamant heeft bij eerdere vragen in brieven over de Gebiedsvisie de Bulkenaar naar de gemeente al aangegeven, dat er nu al sprake is van hevige trillingen door het spoor, met als gevolg scheuren in muren. Dat komt mede door het feit dat onze woningen met heipalen van zo'n 7 meter op een harde aardlaag staan. De tunnelbak zal hoogstwaarschijnlijk op dezelfde aardlaag komen te staan. Hierdoor zullen de trillingen alleen maar heviger worden; dit mede gezien het feit, dat het goederenvervoer per spoor alleen maar meer wordt en de wagons zwaarder beladen gaan worden. Dit wordt nog onderstreept in het rapport "Startnotitie capaciteitsuitbreiding spoorverbinding Roosendaal-Antwerpen" uit augustus 1998. Hierin staat een prognose voor 2020 met onder de kop Milieuhinder, zie pagina 13: *'Door de groei van het goederenvervoer zullen knelpunten ontstaan ten aanzien van het woon- en leefmilieu wanneer al dit vervoer over de bestaande lijn Roosendaal-Antwerpen wordt afgewikkeld. Voor het geconstateerde capaciteitsknelpunt en de verwachte toename van milieuhinder langs de bestaande infrastructuur tussen Rotterdam en Antwerpen moet een adequate oplossing worden gevonden.'* Dus het verzoek is, dat de gemeente er bij Prorail op aandringt, of zelfs eist, dat ter plaatse van de ondertunneling er alles aan gedaan wordt om trillingen te voorkomen.

- 3.20 Vanaf het begin, in een krantenartikel, maar ook tijdens de participatiebijeenkomsten over de NRD en het voorontwerpbestemmingsplan, heeft de gemeente Roosendaal de burgers voorgehouden dat geluidswerende middelen als stiller asfalt, verhoging van geluidswallen tot de oorspronkelijke hoogte (deze wallen zijn in de afgelopen 40 jaar zo'n 2 à 3 meter geslonken) ingezet zouden worden om de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken. Nu wordt plotseling, zonder enige onderbouwing besloten niets te doen en gewoon een besluit hogere waarde in te stellen. Daar bij de meeste huizen aan de Amberberg de ouderslaapkamer aan de zijde van de Willem Dreesweg ligt, zal de geluidsoverlast veel toenemen. Burgemeester en Wethouders dienen bij een Besluit hogere waarde voor de geluidwering van de gevels maatregelen te treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen de woning de maximaal toelaatbare waarde niet te boven zal gaan. Deze grenswaarde bedraagt voor woningen 33 dB.

Reactie

- 3.1 De aangehaalde tekst uit de toelichting door reclamant is niet in tegenspraak. In het rapport 'toelichting zoektocht naar geschikte locaties voor het ziekenhuis' gaat het ten eerste om een locatie voor een lokaal ziekenhuis en ten tweede is in dit onderzoek de locatie voor het regionaal ziekenhuis nog niet in beeld. Dit is pas in 2017- 2018 bekend. Voor de planologische mogelijkheid is het niet relevant of een ziekenhuis lokaal of regionale betekenis heeft. Bovendien is er in de financiering en ontwikkeling van de zorg veel veranderd waardoor er geen levensvatbaarheid meer is voor ziekenhuizen met een lokaal bereik.
- 3.2 De genoemde onderzoeken zijn in het kader van de ontwikkeling opgesteld. De onderzoeken zijn juist gericht op de effecten die de verbindingsweg heeft op de omgeving en beperkt zich dan ook niet tot het plangebied. Bij het uitvoeren van de onderzoeken is rekening gehouden met de wettelijke normen en afstanden die voor deze onderzoeken gelden. Buiten deze wettelijk bepaalde afstanden heeft een ontwikkeling geen significant effect meer. Dit wordt ook bevestigd door jurisprudentie.
- 3.3 Een laddertoets vindt plaats in twee stappen. Als eerste dient bij een ontwikkeling getoetst te worden of sprake is van een stedelijke ontwikkeling en dat is met de verbindingsweg niet aan de orde. Dat betekent dat niet toegekomen wordt aan de tweede vraag: waarom de ontwikkeling niet in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.
- 3.4 Benadrukt wordt dat het bestemmingsplan geen betrekking heeft op de verbindingsweg naar het regionale ziekenhuis Bravis, maar om de verbindingsweg tussen de wijk Tolberg en de snelweg. Ten aanzien van artikel 3.46 lid 2c lovb is in de toelichting van het bestemmingsplan onder andere in paragraaf 2.2.2 aangegeven dat aan het betreffende artikel wordt voldaan en op welke manier. Naast de kwaliteitswinst voor verkeer blijkt ook uit het landschappelijk inpassingsplan (bijlage bij bestemmingsplan) de kwaliteitswinst voor natuur en landschap. Uit de reactie van de Provincie Noord-Brabant blijkt dat zij waardering hebben voor het bestemmingsplan, het uitgebreide landschappelijk inpassingsplan en de wijze waarop het plan ambtelijk is afgestemd. Het plan heeft slechts geleid tot een enkele opmerkingen, zie beantwoording onder 11. De Provincie heeft geen opmerkingen gemaakt dat niet voldaan zou zijn aan artikel 3.46 van de lovb. Daarmee is en blijft de gemeente van mening dat voldaan wordt aan artikel 3.46 van de lovb.

- 3.5 In het verkeersonderzoek 'Tracéstudie Tolberg', 9 maart 2020 is rekening gehouden met de storende factoren. In de rapportage van het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat een verlaging van de verkeersbelasting van de Rietgoorsestraat plaatsvindt.
- 3.6 Om te voorkomen dat vragen worden gesteld waarom dit onderdeel niet is meegewogen in de toelichting, heeft de gemeente dit onderdeel volledigheidshalve wel meegenomen.
- 3.7 De gemeente kan nergens terugvinden dat zij heeft aangegeven dat het verkeer op het traject 'aanzienlijk' zal zijn. Hier is dan ook geen enkele sprake van. We gaan ervan uit dat het benoemde punt 1.5 van de zienswijze betrekking heeft op punt 3.7 van de Nota van inspraak en vooroverleg.
- 3.8 Zie antwoord 1.9.
- 3.9 Nadere informatie over vervoer van gevaarlijke stoffen in Roosendaal en heel Nederland is te vinden via www.risicokaart.nl. Hier staan, naast alle bronnen voor veiligheidsrisico's, alle routes voor gevaarlijke stoffen aangegeven zoals ook die binnen de gemeente Roosendaal
- 3.10 Het aantal mvt's/etm wijkt inderdaad af van het aantal zoals genoemd in de tracéstudie Tolberg uit 2020. In de tracéstudie zijn de verkeersgegevens berekend op 2030. Voor het akoestisch onderzoek is wettelijk bepaald dat hiervoor tien jaar vooruit gekeken moet worden. Daarom is daar 2035 als uitgangspunt gehanteerd. 2035 is een extrapolatie van het verkeersgegevens van 2030 en daarmee wordt het verschil verklaard.
- Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de rotonde bij de Bergrand wel degelijk in het akoestisch onderzoek is meegenomen evenals de ondertunneling. Echter omdat nog niet bekend is hoe Prorail de ondertunneling uit gaat voeren kunnen eventuele klankkasteffecten nog niet worden berekend. Dit vindt plaats bij de vergunningaanvraag. Bij de vergunningaanvraag moet aangetoond worden dat voldaan is of wordt aan de wettelijke normen. Om dit te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen .
- 3.11 Na de quickscan is een nader onderzoek uitgevoerd naar de steenuil, dat bestaat uit meerdere veldbezoeken conform het geldende protocol. Tijdens deze veldbezoeken zijn geen nestplaatsen aangetroffen, waarmee er juridisch gezien vanuit gegaan kan worden dat deze niet aanwezig zijn. Dat er ooit een steenuil gezien is betekent niet dat er een territorium van een broedpaar aanwezig is.
- 3.12 Zie antwoord 1.10 en 1.11.
- 3.13 De selectie van de te onderzoeken varianten is gebaseerd op een onderzoek uit 2009 Beter Bereikbaar Tolberg. Hierin zijn een drietal principes onderzocht. De conclusie is dat zuidelijke ontsluiting het meest effectief is. Het tracé van de verbindingsweg is op 28 mei 2020 vastgesteld door de raad. Een andere variant staat niet meer ter discussie. Ten aanzien van de quick-scan wordt verwezen naar het antwoord 1.2.
- 3.14 In het flora en fauna onderzoek wordt nergens gesteld dat stikstof als gevolg van de te realiseren verbindingsweg zeer nadelige effecten gaat geven. In het onderzoek is aangegeven dat stikstofdepositie niet is uit te sluiten en dat daarvoor een onderzoek naar stikstof noodzakelijk is. Het stikstofonderzoek is inmiddels volledig afgerond en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat er, als gevolg van de ontwikkeling, geen toename ten aanzien van stikstof te verwachten is op de aangewezen natuurgebieden.

- 3.15 Het bestemmingsplan voor de verbindingsweg Tolberg wordt naar verwachting in september 2024 vastgesteld. Dat betekent dat er 2,5 jaar verschil is ten aanzien van de vaststelling van het bestemmingsplan 'De Bulkenaar', dat is vastgesteld op 10 februari 2022. Er is daarom geen sprake van een gelijktijdig besluit waarmee er geen enkele aanleiding is om een cumulatie van de effecten van beide ontwikkelingen in beeld te brengen. Aanvullend wordt opgemerkt dat bij de gehanteerde verkeersgegevens in de verschillende onderzoeken wel degelijk rekening is gehouden met het verkeer van en naar het regioziekenhuis.
- 3.16 Zie antwoord 1.8;
- 3.17 De inspraakreactie en de zienswijze hebben betrekking op de procedure van een bestemmingsplan, waarvan het ontwerpbestemmingsplan op 18 december 2023 ter inzage is gelegd. Voor een bestemmingsplan dat voor 1 januari 2024 in procedure is gebracht geldt het Bkl niet. Er is voor de gemeente geen enkele aanleiding om voor het bestemmingsplan uit te gaan van het Bkl.
- 3.18 Het ontbreekt aan adequate wet- en regelgeving voor laagfrequent geluid. Door de rijksoverheid is geen onderzoek naar de oorzaken en gevolgen van laagfrequent geluid gedaan. Dit komt onder andere doordat de gevoeligheid voor laag frequent geluid tussen mensen heel verschillend is. Daardoor zijn er geen normen en blijft de problematiek onduidelijk. Daarnaast wordt laagfrequent geluid veroorzaakt door diverse geluidsbronnen en kunnen zaken niet bij elkaar opgeteld worden. Voor de volledigheid zijn voor enkele punten uit het akoestische rapport de rekenresultaten gereproduceerd, waarbij het totaalniveau L_{den} vergeleken is met de bijdrage van de laagfrequente componenten in de octaven 63 Hz en 125 Hz; zie bijlage 2. Hieruit blijkt dat het verschil in verreweg de meeste gevallen meer is dan 10 dB waardoor de laagfrequente bijdrage (compleet) te verwaarlozen is. De maximale geluidbelasting bedraagt 49 dB in de 125 Hz octaafband. Het overgrote merendeel van de woningen is voorzien van dubbel glas en dit is ook nagenoeg altijd de zwakste schakel in de geluidwering. De geluidwering van dubbel glas 4-12-6 LG bedraagt 22 dB in de 125 octaafband. Het verschil, lees binnenniveau, zal dan $49 - 22 \text{ dB} = 27 \text{ dB}$ bedragen; dit is als fluisterstil te kenmerken en wijkt niet af van de bestaande situatie. Waar de genoemde 80 dB vandaan komt is niet bekend, maar mogelijk kan dit komen vanuit de cv-ketel of andere mechanische apparaten in de woning zelf, bij de burens of elders in de wijk.
- 3.19 In de gesprekken wordt er op aangedrongen dat Prorail er alles aan doet om meer trillingen te voorkomen. Zie ook antwoord 3.10.
- 3.20 Bij de nadere uitwerking van het tracé dat parallel plaatsvindt van het bestemmingsplan was in eerste instantie gebleken dat stil asfalt niet kon worden toegepast. Inmiddels is voor met name de rechte stukken van het tracé, gelegen bij woningen, besloten om toch stil asfalt toe te passen. In de nieuwe akoestische berekeningen is rekening gehouden met de huidige hoogte van de geluidwallen en ook met stiller asfalt. Verder is een doelmatigheidstoets opgesteld, die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Met dit onderzoek is bepaald of het treffen van maatregelen, bijvoorbeeld het ophogen van de geluidwal leidt tot een reductie van het geluidniveau en in hoeverre dat opweegt tegen onder andere de kosten. Als gevolg van het stillere asfalt is een hogere waarde niet meer noodzakelijk. Daarom is geen nader onderzoek naar de binnenwaarde van deze woningen meer nodig.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- Het akoestisch onderzoek is aangepast, in die zin dat nu wel is gerekend met stil asfalt. Het aangepaste onderzoek wordt toegevoegd als bijlage en de toelichting wordt op dit onderdeel aangepast.
- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt.
- Er is advies opgevraagd bij de GGD, deze is als bijlage bij deze nota opgenomen.
- In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te borgen dat een onderzoek naar trillingen wordt uitgevoerd op moment dat de vergunning voor de tunnel wordt aangevraagd.

2.2.4 Indiener 4

Samenvatting

- 4.1 Het plan is nog niet zover uitgewerkt dat het verantwoord is om het nu al in procedure te brengen. Volgens reclamant is de drijfveer van de gemeente het vermijden van de impact van de per 1 januari 2024 van kracht geworden Omgevingswet.
- 4.2 Het feit dat het ingediende bestemmingsplan ook niet past binnen de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant geeft ook al aan dat het plan onvolledig en onzorgvuldig is en dat het overhaast is ingediend.
- 4.3 Financieel is het plan totaal niet overtuigend onderbouwd. De in eerste instantie begrootte 19 miljoen euro is nu al 35 miljoen euro geworden. Hierbij dient ook vermeld te worden dat voor de oorspronkelijke 19 miljoen euro geen aantoonbare kostenspecificatie is te vinden.
- 4.4 Nut en Noodzaak voor dit project zijn naar mening van reclamant nog altijd niet duidelijk aangetoond. Het feit dat er al 15 jaar onderzoek gedaan is toont aan dat noodzaak en urgentie totaal niet aanwezig is.
- 4.5 Het resultaat van de Quick scan is ook niet afgewacht door de gemeente. Wel is het proces rond deze belofde Quick scan jaren getraineed. Uitkomst van deze scan komt dus als mosterd na de maaltijd. Door deze handelswijze van de gemeente kan men toch niet meer spreken van een behoorlijk Participatie proces.

Reactie

- 4.1 Het tracé van verbindingsweg is op 28 mei 2020 door raad vastgesteld. Vervolgens is dit nader uitgewerkt in een ontwerp-tracé. Dit verkeerskundig ontwerp-tracé is op 11 april 2023 door het college vastgesteld. Daarmee is het plan zodanig uitgewerkt dat deze als onderlegger is gebruikt voor het bestemmingsplan. Het voorontwerp bestemmingsplan is in juni 2023 in procedure gebracht. De ontvangen inspraak- en vooroverlegreacties zijn beantwoord en hebben incidenteel tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid. Er zijn geen reacties ontvangen die aanleiding gaven om de procedure niet voort te zetten en dat staat dus los van de inwerkingtreding van de Omgevingswet.
- 4.2 Zie antwoord 1.5, 3.4 en de beantwoording onder indiener 11.
- 4.3 De eerste begroting was in hoofdlijnen opgebouwd. In oktober 2023 is de verbindingsweg opnieuw begroot. Deze begroting is uitgevoerd door een extern bureau, die deskundig zijn op dit gebied. De ondertunneling is in deze begroting geraamd, aangezien hier nog geen realisatiekosten voor in beeld zijn. Het (extra)

krediet dat is begroot, is aangevraagd bij de gemeenteraad. Dit is akkoord bevonden door de raad.

- 4.4 Er is geen sprake van een onderzoeksperiode van 15 jaar. Feit is dat 15 jaar geleden de knelpunten van de wijk Tolberg naar voren zijn gekomen. Sindsdien hebben inderdaad diverse onderzoeken plaatsgevonden. De lange termijn is een gevolg van het wachten op voldoende financiële middelen vanuit de gemeente om tot realisatie over te gaan. De noodzaak voor een extra ontsluiting van Tolberg is geen onderdeel van discussie geweest.
- 4.5 Zie antwoord 1.2.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt

2.2.5 Indiener 5 (Asselberg Klinkhamer Advocaten)

Samenvatting

- 5.1 In de verkeersstudie is onderzoek gedaan naar 3 mogelijke oplossingen. Dit zijn vooral ingrijpende oplossingen. In het kader van het evenredigheidsbeginsel had ook onderzoek gedaan moeten worden naar minder ingrijpende opties.
- 5.2 De mogelijke oplossingsmaatregelen zijn niet beoordeeld op onder andere effecten als hinder, mate van ruimtebeslag/onteigening, milieugevolgen, externe veiligheid, natuur, stikstof, enzovoorts. Dit maakt de afweging van de keuze voor de verbindingsweg onzorgvuldig, zodat ook de noodzaak van de verbindingsweg twijfelachtig is.
- 5.3 Reclamanten vragen zich af of de aanleg van de verbindingsweg wel nodig is voor verbetering van de ontsluiting van de wijk Tolberg. Zeker nu aangesloten wordt bij de herontwikkeling van "De Bulkenaar" vragen reclamanten zich af of er geen bredere of andere argumenten achter het plan voor de verbindingsweg liggen.
- 5.4 De verbindingsweg zorgt ook voor de ontsluiting van het nieuwe ziekenhuis aan de Bulkenaar. Het bestemmingsplan "De Bulkenaar", dat het gebruik en de bouw van het ziekenhuis mogelijk maakt, is nog niet onherroepelijk, zodat niet vaststaat dat het ziekenhuis ter plaatse zal worden gerealiseerd. Reclamanten vinden daarom dat gewacht moet worden met de bestemmingsplanprocedure voor de verbindingsweg.
- 5.5 Op verschillende plaatsen, waaronder aan de Thorbeckelaan en de Willem Dreesweg, is de weg aanzienlijk breder dan het ruimtebeslag dat voor 2x1 rijstroken nodig is. De verbindingsweg voldoet hiermee niet aan de in paragraaf 5.5 genoemde uitgangspunten. Niet is onderbouwd dat behoefte en noodzaak aan deze grotere breedte bestaat.

- 5.6 De verbindingsweg is op de smalste locaties circa 14 meter breed. Uit het "Handboek wegontwerp" van het CROW volgt dat voor gebiedsontsluitingswegen type 2 een totale verhardingsbreedte van 7,5 meter geldt. De weg is twee keer zo breed als deze verhardingsbreedte. Hiermee is het ruimtebeslag groter dan noodzakelijk. Zeker nu de weg veel hinder voor omwonenden zal veroorzaken en verschillende omwonenden ook (deels) worden onteigend is het onzorgvuldig om een groter ruimtebeslag in te nemen dan strikt noodzakelijk.
- 5.7 In paragraaf 5.4 van de toelichting is aangegeven waarom voor de voorkeursvariant is gekozen. Het is niet zuiver de vermindering van het verkeer in het centrum van Roosendaal door herlocatie van het ziekenhuis mee te wegen bij de keuze voor de tracévarianten. Dit is geen gevolg van de verbindingsweg, maar van de verplaatsing van het ziekenhuis.
- 5.8 Elke tracévariant zorgt voor een meer directe verbinding tussen de wijk Tolberg en de A58 / Wouw. Dit is daarom geen keuzeargument. Daarnaast zijn Reclamanten van mening dat het creëren van een meer directe verbinding alleen, geen voldoende zwaarwegend argument is voor aanleg van de verbindingsweg.
- 5.9 Uit de tracéstudie blijkt dat alleen voor de tracévarianten 1a, 1b, 2b, 3a, 3b en 4b de verkeerafwikkeling van de kruispunten is doorgerekend. Een deugdelijke beoordeling van de verkeersafwikkeling op de kruispunten voor de voorkeursvariant ontbreekt. Bij het ontwerpbestemmingsplan is ook geen verkeersonderzoek gevoegd. Dat is voor een dergelijke grote ontwikkeling onbegrijpelijk.
- 5.10 De tracéstudie is dan ook niet representatief omdat deze dateert van 9 maart 2020. Toen was de coronapandemie in volle gang.
- 5.11 Er wordt niet voldaan aan de vereisten van de loV van de artikelen 3.5 tot en met 3.9 en 3.46.
- 5.12 In de planregels is onvoldoende gewaarborgd dat de landschappelijk inpassing permanent in stand wordt gehouden. Daarnaast ontbreekt een waarborg dat, als de landschappelijke inpassing 3 jaar na het gereedkomen van de verbindingsweg niet is aangelegd, de weg niet gebruik mag worden gehouden.
- 5.13 Er ontbreekt een voorwaardelijke verplichting die aanleg en instandhouding van de ecologische verbindingzone waarborgt. Ook is niet gewaarborgd dat de weg niet in gebruik mag worden genomen en worden gehouden als niet aan de verplichtingen wordt voldaan.
- 5.14 In de planregels ontbreekt een waarborg dat de geluidswerende voorzieningen moeten worden opgericht en in stand gehouden. Ook ontbreekt een bepaling die waarborgt dat, als niet aan die verplichtingen wordt voldaan, de weg niet in gebruik mag worden genomen en gehouden.
- 5.15 Noch in de plantoelichting, noch in het 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg te Roosendaal' van 1 december 2023 van Stantec (akoestisch onderzoek), is ingegaan op de vraag in hoeverre aan de subcriteria uit het ontheffingenbeleid wordt voldaan.
- 5.16 In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgesteld. Echter, in het akoestisch onderzoek, in tegenstelling tot de plantoelichting, wordt tracévariant 2b als voorkeursvariant benoemd.

- 5.17 In paragraaf 6.6 van het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat elke woning in de directe omgeving van de weg in ieder geval over één gevelzijde met de milieuclassificatie 'goed' zou beschikken. Daardoor zou deze gevel als geluidsluwe gevel aan zijn te merken. Echter, de geluidbelasting op de andere gevels zijn niet onderzocht, zodat geen conclusie kan worden getrokken over de milieuclassificatie van de andere gevels. Ook kan niet worden geconcludeerd dat elke woning zou beschikken over in ieder geval één gevelzijde met de milieuclassificatie 'goed'.
- 5.18 De stelling, dat de gevel als geluidsluwe gevel zou zijn aan te merken is onjuist. Onder een geluidsluwe gevel wordt begrepen een gevel waarvan de gecumuleerde geluidbelasting kleiner of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (Wgh) die geldt voor de bronsoort waarvoor de hogere waarde benodigd is. In dit geval gaat het om wegverkeerslawaaï, waarvoor een voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) geldt.
- 5.19 Uit de rekenresultaten in het akoestisch onderzoek blijkt dat voor Reclamanten alleen al ten gevolge van de verbindingsweg sprake is van een geluidbelasting van 52,1 tot 53,7 dB(A) op de westgevel. De cumulatieve geluidbelasting op de westgevel bedraagt 59 dB(A) en is dus zeer hoog. Het is dan ook twijfelachtig of op de andere gevels wel voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). Hier komt bij dat uit het akoestisch onderzoek niet blijkt welke wegen mee zijn genomen bij de beoordeling van de cumulatieve geluidbelasting.
- 5.20 In het akoestisch onderzoek is niet onderzocht in hoeverre voldaan kan worden aan de binnenwaarde uit de Wgh.
- 5.21 Er ontbreekt een beoordeling of ten aanzien van de buitenruimtes of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- 5.22 In het akoestisch onderzoek is hiernaast ook geen aandacht besteed aan de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van andere geluidbronnen, tezamen met het wegverkeersgeluid.
- 5.23 In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat het jaar 2020 als uitgangspunt c.q. representatief jaar is genomen. In 2020 hebben verschillende coronalockdowns plaatsgevonden. Het jaar 2020 kan daarom niet gelden als representatief jaar.
- 5.24 Er is ten onrechte geen onderzoek verricht naar mogelijke trillingen ten gevolge van het bestemmingsplan.
- 5.25 Er wordt niet aangegeven en gewaarborgd dat de groene en rode ledverlichting ook zal worden ingezet bij de nieuwe verbindingsweg. Daarnaast is geen aandacht besteed aan de mogelijke andersoortige lichthinder.
- 5.26 Bij de verrichte onderzoeken is niet uitgegaan van de maximaal planologische mogelijkheden, hetgeen wel moet.
- 5.27 Er dient een milieueffectrapportage te worden opgesteld omdat er volgens reclamant sprake is van de aanleg van een autoweg als bedoeld in onder Cl.2
- 5.28 Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan hangt samen met het op 4 april 2022 door de raad vastgestelde bestemmingsplan 'De Bulkenaar', waarin een deel van de verbindingsweg is opgenomen. Deze samenhang is zodanig dat sprake is van één activiteit.

Reactie

- 5.1 In 2009 is een studie verricht naar het verbeteren van de bereikbaarheid van Tolberg. In deze studie zijn verschillende oplossingsprincipes onderzocht. Daarbij zit ook oplossingen met een lage ruimtelijke impact zoals het ondertunnelen van bestaande spoorwegovergangen. Een verbinding richting de Wouwbaan en een parallelweg van A58 bleek de meest optimale oplossing te zijn. Dit is terug te lezen in het rapport Beter bereikbaar Tolberg uit 2009.
- 5.2 Zie antwoord 1.11. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat niet bij elke ontwikkeling het noodzakelijk is om milieueffecten al mee te laten wegen in de variantenstudie. Dit heeft onder andere te maken of een ontwikkeling wel of niet m.e.r. plichtig is.
- 5.3 De ontwikkeling van de verbindingsweg sluit niet aan op de herontwikkeling van de Bulkenaar (Bravis ziekenhuis). Het zijn twee aparte ontwikkelingen met ieder hun eigen argumenten. Er zijn geen overige/bredere argumenten die achter het plan van de verbindingsweg liggen. Voor de nut en noodzaak wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.5
- 5.4 De verbindingsweg zorgt niet voor de ontsluiting van het ziekenhuis. Zoals hiervoor reeds opgemerkt zijn het twee aparte ontwikkelingen. Het is dan ook niet noodzakelijk om te wachten met dit bestemmingsplan totdat het bestemmingsplan 'De Bulkenaar' onherroepelijk is.
- 5.5 Binnen de bestemming 'Verkeer' is meer mogelijk dan alleen de daadwerkelijke wegverharding. Op deze gronden is naast de daadwerkelijke weg alles toegestaan dat onderdeel uitmaakt van de weg, zoals middengeleiders, bermen, rotondes, oversteekplaatsen enz. Het vastgestelde wegontwerp laat zien waar welke verhardingsbreedte daadwerkelijk wordt toegepast. Daarnaast is naar aanleiding van de zienswijze de wegas opgenomen en een aanduiding voor langzaamverkeer om de liggen van de weg te borgen. Tevens is een afwijking opgenomen om de as van de weg te verschuiven mits is aangetoond dat er geen sprake is van een overschrijding van de hoogst toelaatbare geluidbelasting.
- 5.6 Het is onjuist dat de bestemming 'Verkeer 14' meter betreft op de smalste delen. Op verschillende punten is de bestemming Verkeer veel smaller. De breedte van de bestemming varieert vanwege bijvoorbeeld verkeersveiligheidsmaatregelen bij oversteekplaatsen en voor het realiseren van voorzieningen voor bushaltes. Buiten de kom geldt een hogere maximumsnelheid waar meer ruimte nodig is voor een verkeersveilig wegontwerp. Hier is het Handboek wegontwerp gebiedsontsluitingswegen van het CROW als uitgangspunt gehanteerd. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.5.
- 5.7 Het bereikbaar maken van de ziekhuislocatie is niet een van de afwegingen voor de verbindingsweg. In 2009 is echter al onderzocht hoe de wijk Tolberg beter kan worden ontsloten. De conclusie uit het rapport Beter Bereikbaar Tolberg is dat een zuidelijke ontsluiting parallel aan de A58 effectief is om de verkeerdruk bij de overwegen en in het centrum te verminderen.
- 5.8 Het doel van de verbindingsweg is het ontsluiten van Tolberg richting de A58. Directheid van de verbinding draagt bij aan het gebruik van de verbindingsweg vanuit Tolberg. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar antwoord 1.5, 1.12 en 1.14.

- 5.9 De voorkeursvariant is een optimalisatie van de 2b (Verbindingsweg tussen Afslag Wouw en Willem Dreesweg mét spoortunnel). Deze variant is opnieuw doorgerekend, inclusief kruispunten, in het rapport Verkeersonderzoek 'Tracestudie Tolberg' Voorkeursalternatief van 10 november 2022. Het rapport is als bijlage opgenomen bij de toelichting.
- 5.10 9 Maart 2020 is de opleverdatum van het rapport. Het onderzoek is daarvoor reeds uitgevoerd. De eerste lockdown was vanaf 15 maart 2020 van kracht. Het onderzoek is daarom wel representatief.
- 5.11 Zie antwoord 1.5, 3.4 en de beantwoording onder indiener 11.
- 5.12 Zie reactie 11.
- 5.13 De (dubbel)bestemming 'Waarde-Ecologie' is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Roosendaal-Nispen. Naar aanleiding van de zienswijze is in de bestemming 'Natuur' en 'Verkeer' een voorwaardelijke verplichting opgenomen.
- 5.14 Voor de ontwikkeling van de verbindingsweg is er in het ontwerp bestemmingsplan voor gekozen om geen geluidwerende voorzieningen toe te passen. Een nadere verplichting hiertoe is daarom ook niet opgenomen in de regels. De regels zijn zoveel mogelijk overgenomen vanuit het vigerende bestemmingsplan. Om de geluidbelasting op een groot aantal woningen nabij de verbindingsweg te reduceren en het aantal vast te stellen hogere waarden aanzienlijk te verminderen is ervoor gekozen om alsnog stil asfalt toe te passen. Door het toepassen van het stil asfalt zijn geen hogere waarden meer noodzakelijk. Om de toepassing van dit stille asfalt te waarborgen is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen.
- 5.15 De reactie van reclamant is juist. Naar aanleiding van de reactie is een doelmatigheidstoets uitgevoerd. Op basis van dat onderzoek is gebleken dat het kostentechnisch doelmatig is om op delen van de verbindingsweg stiller asfalt aan te brengen. De toepassing van stil asfalt is meegenomen in het nieuwe akoestische onderzoek. Ten behoeve van de toepassing, het beheer en de instandhouding van dit stille asfalt is een voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen.
- 5.16 De naamgeving van de varianten wordt door elkaar gebruikt. Variant 2 is een tracé parallel aan de A58, langs Tolberg en sluit aan op het kruispunt Thorbeckelaan-Rietgoorsestraat. Het verschil tussen a en b is dat er geen (a) of wel (b) een spoortunnel op de Willem Dreesweg wordt gerealiseerd. Het voorkeursalternatief is een optimalisatie van 2b maar wordt abusievelijk 2a genoemd in het rapport. De optimalisatie bestaat uit een iets andere ligging met aanvullende sluipverkeer werende maatregelen. De onderzoeken zijn uitgevoerd op basis van de maatregelen die in het model zitten. Er is dus geen sprake van een onderzoek op basis van een verkeerd model.
- 5.17 In het akoestisch onderzoek dat bij het ontwerpbestemmingsplan is bijgevoegd was basis van een expert judgement, aangegeven dat de woningen beschikken over een geluidluwe gevel. In het nieuwe akoestisch onderzoek, waarbij is uitgegaan van stil asfalt, dat is uitgevoerd blijkt dat geen hogere grenswaarden meer nodig zijn. Bij het vaststellen van hogere waarden is het (vaak) nodig om aan te tonen dat die woningen toch beschikken over een geluidluwe zijde. Omdat het vaststellen van hogere waarden nu niet nodig zijn, is het verplicht beschikken over een geluidluwe zijde vanuit akoestisch oogpunt niet meer aan de orde.

- 5.18 De stelling over geluidluwe gevel in paragraaf 6.6 van het akoestisch onderzoek is niet conform het gemeentelijk beleid. Dit wordt in het rapport aangepast. Waar de classificatie als 'goed' is aan te merken, betreft het een cumulatieve geluidbelasting van maximaal 50 dB (zonder aftrek art. 110g Wgh). Bij het toetsen of een gevel als geluidluw wordt aangemerkt, zoals benoemd in het gemeentelijk beleid, wordt de aftrek uit artikel 110g Wgh wel toegepast. Voor wegen met een rijsnelheid van 50 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB, voor wegen met een snelheid van 80 km/uur is een variabele aftrek van toepassing tussen 2 en 4 dB. Na aftrek van de waarde uit artikel 110g Wgh wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A).
- 5.19 Zoals ook bij punt 5.17 is aangegeven wordt het akoestisch onderzoek aangevuld met extra toetspunten om de aanwezigheid van een geluidluwe gevel te kunnen beoordelen. In het akoestisch onderzoek zijn in bijlage 2 alle wegen benoemd die zijn betrokken in het onderzoek. Daarin zijn de wegen benoemd die vanuit de Wgh benodigd zijn te onderzoeken en ook de wegen, die vanuit een goede ruimtelijke ordening zijn meegenomen in het onderzoek.
- 5.20 Zie reactie 3.20.
- 5.21 Naar aanleiding van de zienswijze is voor een aantal woningen in het akoestisch onderzoek extra punten opgenomen voor de buitenruimte. De conclusie uit dit onderzoek is dat sprake is van aanvaardbaar geluidniveau van de buitenruimte.
- 5.22 Eerder is besloten om andere geluidbronnen, zoals railverkeerslawaaï, niet in het onderzoek mee te nemen. De gemeente heeft, naar aanleiding van de zienswijze, voor de vaststelling van het bestemmingsplan besloten om dit toch alsnog te doen. Het akoestisch onderzoek is op dit onderdeel aangepast.
- 5.23 Zie antwoord 5.10
- 5.24 Voor trillingen van voertuigen geldt dat voertuigen die rijden ter hoogte van de rotondes langzaam rijden en vaak moeten stoppen vanwege voorrang voor het verkeer op de rotonde. De voertuigen anticiperen hier namelijk op; er kunnen en mogen geen grote snelheidsverschillen optreden nabij de rotonde. Op de rotonde zal een snelheid van 20 tot 30 kilometer per uur maximaal haalbaar zijn waardoor de aanstootkrachten laag zijn en daarmee ook de trillingen richting de woningen. Voor de twee verkeersplateaus, die conform de CROW publicatie 344 "Richtlijn drempels, plateaus en uitritten" ontworpen worden, zijn de opgewekte trillingen minimaal. Het betreffen immers plateaus en geen drempels. Verder dient de op- en afrit sinusvormig te zijn. De kortste afstand van de plateaus tot de woningen binnen het project bedraagt 20 meter en rekening houdend met het bovenstaande worden er geen (of zeer weinig) voelbare trillingen verwacht en zal geen schade aan woningen veroorzaakt worden.
- Aan het spoor zelf wordt niets gewijzigd. Voor de realisatie van de tunnel wordt een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van trillingen opgenomen omdat de technische uitwerking van de ondertunneling nog niet bekend is.
- 5.25 Ten aanzien van lichthinder voor de inspreker geldt dat er geen nieuwe lichthinder ontstaat als gevolg van de realisatie van de verbindingsweg. Voor bestaande woningen blijft (indien aanwezig) lichthinder bestaan. Indien eventuele bestaande hagen die momenteel zorgen voor afscherming van de lichthinder dienen te worden verwijderd, dan zal hiervoor een alternatief worden aangeboden. Ten aanzien van de te realiseren verlichting op de verbindingsweg wordt opgemerkt dat hiervoor nog een lichtplan moet worden opgesteld. Dit volgt bij de uitwerking van de verbindingsweg, hierbij wordt rekening gehouden met de omgeving en omliggende woningen.

- 5.26 De gemeente is van mening dat bij de verrichte onderzoeken is uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Niet duidelijk is waarom reclamant van mening is waarom daaraan niet voldaan zou zijn.
- 5.27 De gemeente en reclamant verschillen van standpunt ten aanzien van of wel of niet een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. De zienswijze geeft geen aanleiding om het standpunt van de gemeente te herzien.
- 5.28 Beide wegen zijn planologisch vastgelegd in bestemmingsplannen.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:

- Op de verbeelding is een aanduiding langzaam-verkeer opgenomen, tevens is deze opgenomen in de regels.
- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt
- In de bestemming 'Natuur' en 'Verkeer' is een voorwaardelijke verplichting opgenomen.
- Er is een regel toegevoegd om het stil asfalt te borgen.
- In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de spoortunnel.
- Het akoestisch onderzoek is aangepast:
 - Extra toetspunten zijn opgenomen
 - Stelling over geluidsluwe gevel is aangepast op basis van het gemeentelijke beleid
 - Er zijn andere geluidsbronnen meegenomen (cumulatie)
 - Er is een doelmatigheidstoets uitgevoerd
 - Er is in het akoestisch onderzoek gerekend met de toepassing van stil asfalt

2.2.6 Indiener 6

Samenvatting

- 6.1 De beoogde vormgeving van de weg in het plan voldoet niet aan het veilig kunnen bedienen van de drie functies (verblijven, ontsluiten en stromen), waardoor het bestemmingsplan niet voldoet aan de eisen die gesteld kunnen worden aan een zorgvuldig uit te voeren bestemmingsplan.
- 6.2 In de inspraaknotitie is aangegeven dat reclamant uit oogpunt van de functie "verblijven" met de verwachte verkeersintensiteit niet meer op een normale manier gebruik kan maken van de uitritvergunning. Reclamant heeft becijferd dat er straks iedere 3 seconde een auto gaat passeren. In de nota "inspraak en vooroverleg" is bij punt 6.4 aangegeven dat er inderdaad sprake is van een toename van de verkeersintensiteit, waardoor er met name tijdens de drukste uren (10% van etmaal) sprake is van een toename van de wachttijd. In het antwoord wordt verwezen naar de methode Harders en geconcludeerd dat de theoretische wachttijd beperkt blijft tot 15-20 seconden. Een toelichting op de methode Harders en een berekening van de wachttijd ontbreekt in het antwoord. De praktijk laat echter zien dat we nu al, ook buiten de drukste uren, regelmatig meer dan 20 seconden moeten wachten voordat we onze uitrit kunnen verlaten. Dat komt ook omdat de boogstralen zodanig zijn vormgegeven dat we gebruik moeten maken van twee weghelften om de uitrit te kunnen verlaten. Het bij 6.4, uit de nota inspraak, gegeven antwoord is dan ook, zonder toelichtende berekeningen/ tellingen/waarnemingen ter plekke niet serieus te nemen

- 6.3 “De conclusie waarom met een vormvrije m.e.r. kan worden volstaan is pertinent onjuist. Toename van een verkeersintensiteit, zonder additionele milieumaatregelen leidt altijd tot belangrijke nadelige gevolgen voor milieu en nog meer voor het woon- en leefmilieu van de bewoners aan de weg. Volgens de normen van de GGD moet een weg met de beoogde verkeersintensiteit minimaal 50 meter van woonhuizen liggen. De afstand tot de woning van reclamant is destijds vastgelegd op 15 meter en voldoet daarmee niet aan de huidige normen.
- 6.4 In de raadsvergadering van 21 december 2023 heeft de gemeenteraad unaniem een motie aangenomen waarin is geconcludeerd dat de huidige invulling van het wegdeel Willem Dreesweg-Rietgoorsestraat (de flessenhals) niet voldoet aan de functie van verblijf. Bewoners moeten op een veilige manier gebruik kunnen maken van de weg. De gemeenteraad heeft in de motie vastgelegd dat ze het niet eens is met de huidige invulling van de flessenhals in het bestemmingsplan. Het plan voldoet niet aan de eisen die gesteld mogen worden aan een bestemmingsplan. De raad heeft daarmee expliciet aangegeven dat het voorgenomen bestemmingsplan in deze vorm niet voldoet en niet verder in procedure moet worden genomen.

Reactie

- 6.1 In het bestemmingsplan wordt enkel geregeld dat de weg planologisch kan worden aangelegd. In de toelichting wordt de ontwikkeling gemotiveerd. Hiermee wordt voldaan aan de zorgvuldige (belangen)afweging. Ten aanzien van het ontwerp wordt opgemerkt dat de verbindingsweg en daarmee ook het stuk van de weg bij reclamant is ontworpen volgens de richtlijnen duurzaam veilig. In het rapport Tracéstudie Tolberg (9-3-2020) wordt gesteld dat de oversteekbaarheid en bushaltes in de huidige situatie niet zouden voldoen bij een toename van de verkeersintensiteit. In het ontwerp zijn maatregelen genomen voor het verbeteren van de oversteekbaarheid (rotondes) en zijn er haltekommen toegevoegd waarmee de weg verkeersveilig is.
- 6.2 Zoals eerder is aangegeven, is er voor uitwegen geen toetsingscriterium. De berekening met de methode van Slop en Harders, waarmee wachttijden bij kruispunten wordt berekend en bepaald of deze acceptabel zijn, laat zien dat voor voorrangskruispunten geen maatregelen nodig zijn. We zien niet in waarom voor uitwegen een strenger criterium moet worden gehanteerd.
- 6.3 De stelling dat een toename van de verkeersintensiteit altijd tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zou leiden is onjuist. Bovendien leidt de aanleg van de verbindingsweg als zodanig niet tot een toename van de verkeersintensiteiten. Het gaat om het zorgen voor een betere doorstroming van het bestaande verkeer in het buitengebied. De ontwikkeling is getoetst aan de wettelijk geldende normen. Hieruit blijkt dat de weg voldoet. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de normen van de GGD geen wettelijke normen zijn.
- 6.4 In de motie heeft de Raad het college verzocht om:
1. Met de bewoners aan de Thorbeckelaan (tussen de Willem Dreesweg en de Rietgoorsestraat) in gesprek te gaan en de uitwerking van de verbindingsweg Tolberg met hen te bespreken,
 2. Samen met hen te verkennen hoe het verkeerskundig ontwerp van dit weggedeelte kan worden geoptimaliseerd,
 3. Het gezamenlijk gedragen resultaat hiervan zoveel mogelijk mee te nemen richting de vaststelling van het bestemmingsplan ‘Verbindingsweg Tolberg’.

Inmiddels heeft het college deze opdracht uitgevoerd en is een aangepast ontwerp aan de bewoners voorgelegd en opgenomen in het bestemmingsplan. Hiervoor was het nodig om de bestemming verkeer op enkele punten iets te verbreden. Daarnaast is de toelichting hierop aangepast.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- De verbeelding is aangepast op basis van het ontwerp van de 'flessenhals'.
- Er is advies opgevraagd bij de GGD, deze is als bijlage bij deze nota opgenomen.

2.2.7 Indiener 7 (Stichting Achmea Rechtsbijstand)

Samenvatting

- 7.1 Hoewel toezeggingen aan de omwonenden en aan de raad zijn gedaan over het uitvoeren van de Quick Scan en ondanks de aanbevelingen van de Commissie Ombudsman en de brieven van Reclamant, heeft Reclamant tot zijn spijt moeten vaststellen dat het college nog niet de daad bij het woord heeft gevoegd. Tot heden is nog geen volledige Quick-Scan verricht of is anderszins inzichtelijk gemaakt dat de aangedragen oplossingen voor een goede ontsluiting van de wijk Tolberg minder passend zijn dan het voorliggende plan. Het is altijd de bedoeling geweest dat de onderzoeken ook gericht zouden zijn op varianten zonder de verbindingsweg.
- 7.2 Tot op heden ontbreekt nog een gedegen onderzoek naar (al meerdere keren) aangedragen alternatieven (zoals variant 13). Reclamant verzoekt uw raad om die reden dringend om alsnog de onderzoeken te verrichten alvorens tot besluitvorming over te gaan. Het besluit is thans nog niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.
- 7.3 Reclamant verzoekt, gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 17 juni 2015, ECLI:NL:RVS;2015;1889 om alsnog nader onderzoek te doen naar de gevolgen van AI/AO-ritten van en naar het ziekenhuis ten aanzien van het woon- en leefklimaat van Reclamant, aangezien de verbindingsweg als een van de aanrijroutes van het ziekenhuis gebruikt zal worden.
- 7.4 Bij stagnatie en filevorming op de A58 vanuit het zuiden en nabij de Stok wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de route Antwerpseweg, Willem Dreesweg, Thorbeckelaan, Rietgoorsestraat, Plantagebaan (of andersom) om het vastgelopen verkeer te ontlopen. Door de aanleg van de verbindingsweg zal naar en vanaf de afslag Wouw al dit sluipverkeer over de verbindingsweg gaan. Reclamant verzoekt met het oog op een zorgvuldige besluitvorming, alsnog onderzoek naar sluipverkeer te verrichten.
- 7.5 Ingevolge artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. De verkeersgegevens zijn thans meer dan vijf jaar oud. Het onderzoek is meer dan drie jaar oud. In de toelichting wordt niet gemotiveerd waarom nu nog aan deze verouderde gegevens kan worden vastgehouden. Onduidelijk is hoe deze tellingen zich verhouden met de plannen voor het nieuwe ziekenhuis en in het verlengde daarvan de invloed van de verkeersgeneratie van deze plannen op de nieuwe verbindingsweg. Hierbij wordt ook verwezen naar het conceptverslag van de Stab (12 januari 2024).

- 7.6 Reclamant vraagt zich af hoe bewoners van het traject tussen de Thorbeckelaan, vanaf de afslag Rietgoorsestraat, en de Willem Dreesweg veilig de Thorbeckelaan op kunnen rijden omdat dit niet inzichtelijk is gemaakt, aangezien het verkeersonderzoek ontbreekt en niet bij de toelichting is gevoegd. In de Nota inspraak en vooroverleg wordt nog verwezen naar het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2015-2025. Ook dit document, dat overigens geen onderdeel uitmaakt van voorliggende toelichting, bevat geen zorgvuldige onderbouwing van de daadwerkelijke problematiek.
- 7.7 Reclamant is van mening dat het plan in strijd is met artikel 3.46 van de IOV omdat geen recent onderzoek is uitgevoerd waaruit de noodzaak voor een ingrijpend project als voorliggend voortvloeit.
- 7.8 Reclamant wijst erop dat in het door de raad vastgestelde bestemmingsplan "Bulkenaar" uit 2022 juist tot het oordeel is gekomen dat ook met de komst van het ziekenhuis er sprake is van een voldoende afwikkeling van het verkeer. Een deugdelijke motivering voor de komst van voorliggend plan en de behoefte daaraan ontbreekt om die reden ten onrechte.
- 7.9 Volgens Reclamant is er over een lengte van 1.600 tot 1.900 meter wel sprake van een autoweg zoals aangewezen in categorie 1.2 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. en moet daarom nog steeds een milieueffectrapport worden opgesteld. Dit is vooralsnog ten onrechte niet gedaan.
- 7.10 Reclamant vraagt andere mogelijke locaties te zoeken, waar geen of minder planschade is en dit plan niet vast te stellen.

Reactie

- 7.1 Zie reactie 1.2
- 7.2 Zie reactie 1.2
- 7.3 De Regionale Ambulance Voorziening, die de ambulancedienst uitvoert, heeft geen uitrukpost bij het ziekenhuis. De meeste ambulance ritten komen vanaf elders in de regio. De uitspraak, waar door reclamant naar wordt verwezen, heeft betrekking op een brandweerkazerne met ambulancedienst op korte afstand van een woning. Daar is hier geen sprake van. Verder geldt volgens artikel 2.22 van het Activiteitenbesluit milieubeheer het volgende:
1. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau L_{Amax}, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van het uitrukken van motorvoertuigen ten behoeve van ongevallenbestrijding, spoedeisende medische hulpverlening, brandbestrijding en gladheidbestrijding en het vrijmaken van de weg na een ongeval.
 2. Het bevoegd gezag kan maatwerkvoorschriften stellen met betrekking tot het treffen van technische en organisatorische maatregelen ten aanzien van het uitrukken van motorvoertuigen ten behoeve van ongevallenbestrijding, spoedeisende medische hulpverlening, brandbestrijding en gladheidbestrijding en het vrijmaken van de weg na een ongeval, indien dat bijzonder is aangewezen in het belang van het milieu.

De hulpdiensten hebben een algemeen maatschappelijk belang. Kenmerkend voor deze diensten is dat zij regelmatig moeten uitrukken en daarbij (op en buiten het terrein van de inrichting) gebruik moeten maken van optische- en geluidssignalering. Het is niet de bedoeling het uitrukken van deze voertuigen onmogelijk te maken doordat voldaan moet worden aan geluidsnormen. Voorts is het niet zo dat direct in de omgeving van de aanrijroutes naar het ziekenhuis woningen op zeer korte afstand zijn gelegen.

- 7.4 In de tracéstudie uit 2020 is onderzocht welke oplossingen het meest effectief zijn voor het verlagen van de verkeersdruk in Tolberg en omgeving, dat heeft geleid tot voorliggend tracé. Daarnaast is bij het ontwerpen van een weg het gebruikelijk dat de situatie op het drukste moment van een gemiddelde dag als uitgangspunt wordt gehanteerd. Mogelijke toenames als gevolg van calamiteiten of anderszins in de omgeving worden hier niet in meegenomen. Zie ook antwoord 5.16
- 7.5 Zie antwoord 1.4. Daarnaast wordt opgemerkt dat het concept advies van de STAB geen betrekking heeft op onderhavig bestemmingsplan.
- 7.6 De ontsluitingsweg is ontworpen volgens de richtlijnen duurzaam veilig. Het is niet noodzakelijk om een beleidsstuk op te nemen als bijlage bij een bestemmingsplan. Beleidsstukken zijn online raadpleegbaar .
- 7.7 Zie antwoord 1.6.
- 7.8 Zie antwoord 1.7
- 7.9 Zie antwoord 1.8
- 7.10 Zie antwoord 1.12

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- Er is advies opgevraagd bij de GGD, deze is als bijlage bij deze nota opgenomen.
- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt.

2.2.8 Indiener 8 (Stichting Natuurlijk Betrokken Tolberg)

Samenvatting

- 8.1 De problematiek met de spoorwegovergangen dient allereerst door ProRail te worden opgelost. Als de gemeente toch iets wil doen aan de wachttijd voor een gesloten spoorwegovergang, dan is ondertunneling van het spoor de aangewezen oplossing. De situatie was voor de gemeente blijkbaar niet urgent genoeg, want afgelopen jaren is nooit eerder budget beschikbaar gesteld. Er was blijkbaar geen verkeerscongestieprobleem dan wel een te verwachten congestieprobleem met betrekking tot de ontsluiting van Tolberg.
- 8.2 De nut en noodzaak van de Verbindingsweg Tolberg is niet aangetoond middels berekeningen en is ook niet aanwezig. De huidige ontsluiting via de Antwerpsestraat naar de aansluiting op de A58 is prima om het verkeer van en naar Tolberg af te wikkelen, nu en in de toekomst. Vanuit de bereikbaarheid en ontsluiting van de wijk Tolberg geredeneerd, los van de spoorwegovergangen, is geen nieuwe, extra weg nodig naar de A58. In geen enkel document van de gemeente wordt de noodzaak hiervan aangetoond.
- 8.3 Uit het verkeers- en vervoersplan blijkt dat de verbindingsweg niet nodig is voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Reclamant vraagt zich af waarom dan wel nu met spoed een bestemmingsplan in procedure moet worden gebracht.
- 8.4 Het ontwerpbestemmingsplan voldoet inhoudelijk niet aan de vier criteria die zijn genoemd in artikel 3.46 van de Interim Omgevingsverordening Brabant.
- 8.5 De Stichting is van mening dat wel sprake is van een autoweg aangezien op de weg diverse rotondes zijn gesitueerd. Daarom is het plan wel MER-plichtig.

- 8.6 De stichting heeft een variant aangedragen die niet nader is onderzocht door gemeente maar is afgewezen op basis van maximumsnelheid in relatie tot de hoekigheid. De stichting heeft bewust een hoekige variant aangedragen, omdat enkel het plaatsen van het bord 50 niet voldoende is om aan te geven dat de bebouwde kom ingereken wordt. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is het zaak dat bij de voetgangers- en fietsersoversteek niet harder gereden kan worden dan 50 km per uur. Daarom moet ook niet gekozen worden voor een weg in één vloeiende lijn.
- 8.7 Een snelheid van 80 km/u is niet wenselijk. Door de rotondes en de oversteekplaatsen moet het verkeer telkens afremmen en weer optrekken, dit leidt tot onnodige (geluid)hinder. 60 km/u leidt tot een veel rustiger verkeersgedrag.
- 8.8 Er is voor gekozen om vanuit het westen bezien, de bebouwde kom bij de kruising met de oversteek Roosendaalswegje te laten beginnen. Echter is in de feitelijke situatie op dat punt niets dat dat motiveert. Volgens de stichting is 60 km/u veel logischer en dient de bebouwde kom pas te beginnen bij de rotonde Thorbeckelaan/Jagersberg.
- 8.9 De verbindingsweg in combinatie met de ondertunneling van het spoor is een ideale sluiproute als er sprake is van opstoppen, congestie op het knooppunt De Stok. Ten onrechte is de kans daarop en de omvang daarvan niet onderzocht.
- 8.10 Het bestemmingsplan is in procedure gebracht met als onderliggend motief, in openbare raadsvergaderingen meermalen door raadsleden naar voren gebracht, dat de verbindingsweg er moet liggen als het ziekenhuis in gebruik wordt genomen. In het bestemmingsplan De Bulkenaar staat dat de verbindingsweg niet nodig is voor de bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis. De stichting vraagt zich af waarom ze dan beiden wel gelijk in gebruik moeten worden genomen?
- 8.11 Het bestemmingsplan is met spoed in procedure gebracht met als motief om de Omgevingswet voor te zijn. Nergens heeft de stichting kunnen lezen welke onderzoeken in het kader van de Omgevingswet dan een andere aanpak of opnieuw uitgevoerd dienen te worden.
- 8.12 De stichting heeft samen met meerdere bewonersgroepen een rapport opgesteld: "Het moet en kan beter". Het beloofde onafhankelijke onderzoek naar de inhoud van het rapport heeft nog geen resultaat opgeleverd.
- 8.13 De stichting is van mening dat er niet is geparticipeerd, omdat het plan al in beton was gegoten.

Reactie

- 8.1 Voor de tunnel onder het spoor is de gemeente inderdaad afhankelijk van Prorail. Zij dragen een deel van de kosten. Inmiddels is hier overeenstemming over bereikt. De tunnel lost echter slechts een deel van het probleem op. Los van de tunnel blijft de realisatie van de verbindingsweg noodzakelijk.
- 8.2 De gemeente gaat er vanuit dat reclamant Antwerpseweg bedoeld. Voor het antwoord op de nut en noodzaak wordt verwezen naar antwoord 1.6.
- 8.3 Niet duidelijk is waarop reclamant doelt met spoed. De gemeente is al sinds 2008 bezig met deze ontwikkeling. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 19 juni 2023 ter inzage gelegen. De inspraakreactie zijn vervolgens beantwoord en op 18 december is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Zoals altijd door de gemeente aangegeven is er geen sprake van een directe relatie tussen de verbindingsweg en het ziekenhuis. Hiervan is nog steeds geen sprake.
- 8.4 Zie antwoord 1.5, 3.4 en de beantwoording onder indiener 11.
- 8.5 Zie reactie 1.7

- 8.6 Een van de uitgangspunten is dat het wegontwerp moet voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig. De 'hoekige' variant zoals door reclamant is aangeleverd voldoet niet aan deze principes en is daarom niet verder onderzocht. Zie verder reactie 1.11
- 8.7 De verbindingsweg wordt gerealiseerd om verkeer op de omliggende wegen te verminderen. Wegen zijn in het GVP gecategoriseerd naar gebruik en functie. De meeste wegen in het gebied hebben een verblijfsfunctie en hebben primair het doel om erven te ontsluiten. Binnen de kom zijn dat de 30km/u wegen en buiten de kom zijn dat 60km/u wegen. Daarnaast zijn er wegen met een verkeersfunctie (de 50 en 80 km/u wegen). Deze wegen hebben primair als doel om het verkeer af te wikkelen. Deze wegen hebben vaak ook hogere intensiteiten. De verbindingsweg heeft als doel om het verkeer van Tolberg af te wikkelen op het hoofdwegenet en is daarom een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/u (binnen bebouwde kom) en 80 km/u (buiten bebouwde kom). Wanneer een maximale snelheid van 60 km/u (buiten bebouwde kom) wordt toegepast, is het verschil tussen binnen- en buiten bebouwde kom beperkt. Dat levert ook onduidelijkheid op bij de weggebruiker over de functionaliteit van de weg. Bovendien is de verbindingsweg daardoor minder effectief voor het afwikkelen van het verkeer, waardoor de verkeerdruk in de omgeving blijft.
- 8.8 Het uitgangspunt is dat de verbindingsweg buiten bebouwde 80 km is en niet 60 km/u zoals aangehaald in de zienswijze. Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om bij de fietsoversteekplaats al een lagere maximumsnelheid toe te passen en dus daar de bebouwde kom te laten starten.
- 8.9 Zie reactie 7.4.
- 8.10 De raad heeft de term "verbindingsweg" genoemd, echter bedoeld is de ontsluitingsweg van het ziekenhuis. Dat is de weg die langs de A58 loopt. Voor de verbindingsweg Tolberg geldt, zoals ook aangeven in bestemmingsplan "De Bulkenaar", dat deze niet gelijk in gebruik hoeft te worden genomen met het ziekenhuis.
- 8.11 Zie antwoord 4.1.
- 8.12 Zie antwoord 1.2
- 8.13 Er hebben meerdere participatie bijeenkomsten plaatsgevonden. Allereerst heeft overleg plaatsgevonden over de verschillende varianten van de verbindingsweg Tolberg. Bewoners hebben naar aanleiding van dit overleg zelf 13 varianten ingezonden, die door de gemeente ook zijn meegewogen. Nadat de keuze van het tracé is bepaald, was tijdens de volgende bewonersbijeenkomsten het inderdaad niet meer mogelijk om tracéwijzigingen voor te stellen. Dat wil echter niet zeggen dat niet is geparticipeerd.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt

2.2.9 Indiener 9

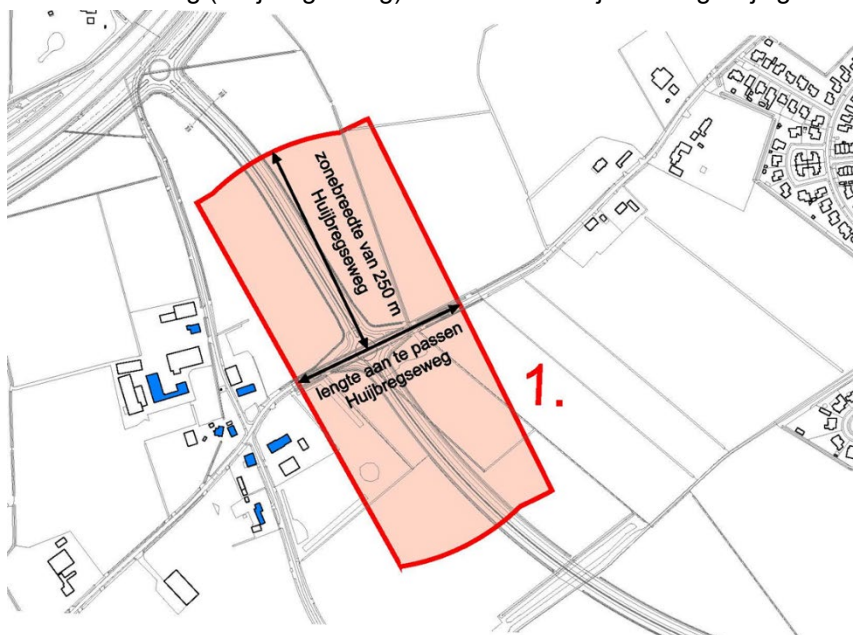
Samenvatting

- 9.1 In de toegezonden “Nota inspraak en vooroverleg” wordt ingegaan op het algemene thema “Participatie”. Op het punt participatie is naar de mening van de reclamant door de gemeente en projectgroep ernstig tekortgeschoten. Reclamant herhaalt daarom nogmaals zijn eerder ingediende reactie op dit onderdeel.
- 9.2 Er wordt gesteld dat Reconstructiegebied 1 (aansluiting Verbindingsweg Tolberg – Huijbergseweg) een aanpassing betreft aan bestaande wegen. Hierdoor is de conclusie conform afbeelding 3.2 (pagina 12) dat er geen bestaande woningen aanwezig zijn. Dit staat haaks op de informatie in afbeelding 3.1 (pagina 11) waar duidelijk te zien is dat er woningen in de zone van 250m liggen van de nieuwe verbindingsweg. De conclusie op pagina 29: *“Binnen reconstructiegebied 1 zijn geen bestaande woningen of geluidgevoelige terreinen aanwezig. Dit reconstructiegebied is daarom verder buiten beschouwing gelaten.”* is niet correct en dient opnieuw getoetst te worden.
- 9.3 De beantwoording in “Nota inspraak en vooroverleg” pagina 32, reactie 12.4, is niet voldoende en verwarrend. Hier wordt aangegeven dat er voor reconstructiegebied 1 een geluidzone van 250m van toepassing is. Dit is dezelfde afstand als de geluidzone van de nieuwe verbindingsweg. En toch valt ons perceel wel binnen de 250m van de nieuwe verbindingsweg maar niet binnen dezelfde 250m van reconstructiegebied 1? De afstand van reconstructiegebied 1 tot aan ons perceel en woning is exact hetzelfde als de afstand tot aan de nieuwe verbindingsweg. De conclusie dat er geen bestaande woningen aanwezig zijn in reconstructiegebied 1 is onjuist en moet herzien worden.
- 9.4 Meerder malen heeft reclamant aangegeven dat een snelheid van 80km/uur niet wenselijk is, dit punt is ondersteund door alle bewonersgroepen die zijn geconsulteerd. Alsnog blijft de gemeente vasthouden aan een snelheid van 80km/uur met als argument; “omdat dit mag bij het type weg” en “deze snelheid bevordert de doorstroom”. Deze argumentatie is op zijn zachtst gezegd onbevredigend en geeft aan dat de participatie bijeenkomsten geen toegevoegde waarde hebben. Reclamant heeft een argumenten opgenomen om de snelheid van de nieuwe verbindingsweg tot een maximum van 60km/uur te houden. Op basis van deze argumenten kan worden geconcludeerd dat er voldoende redenen zijn waarom de nieuwe verbindingsweg al bij het ontwerp en inrichting een maximum snelheid van 60km/uur moet krijgen. Graag ziet reclamant dat deze klemmende wens van de directe bewoners wordt opgenomen in het bestemmingsplan.
- 9.5 Reclamant is zeer benieuwd hoe men tot de volgende conclusie is gekomen “De mogelijkheid om een rondje te wandelen, fietsen of om hard te lopen wordt door de komst van de verbindingsweg niet beperkt”. De Huijbergseweg zal namelijk onderbroken worden door de verbindingsweg, landbouwsluizen en mogelijke rotonde. Dit is feitelijk een beperking van de huidige verbinding en mogelijkheden om het huidige rondje “Bulkenaar” te doen. Mensen zullen ervoor kiezen om voor de rotonde weer terug richting Roosendaal te gaan. De verbindingsweg is net zo zeer een splitsing van de gebieden als dat de huidige A58 dit is die dwars door Roosendaal gaat. Reclamant is benieuwd hoe de verbinding tussen buurtschap Haiink en Roosendaal in stand kan blijven en hoe dit wordt ingepast in het bestemmingsplan.

- 9.6 Reclamant vraagt zich af wat de nut en noodzaak is van de verbindingsweg.
- 9.7 De conclusie in paragraaf 4.11 is niet correct, aangezien op kruispunt 2 het verkeer wordt afgewikkeld middels verkeerslichten. Daarom is de ontwikkeling niet zondermeer vrijgesteld van een M.E.R. beoordeling.
- 9.8 Reclamant ontvangt graag de onderliggende onderbouwing in welke mate de Huijbergseweg een belangrijke verbinding is. Er wordt nergens een onderzoek of cijfers vermeld waarop deze constatering is gebaseerd. Als reactie is in de "Nota inspraak en vooroverleg" op pagina 33 (reactie 12.9) het volgende geantwoord; "De tekst in de toelichting wordt verduidelijkt." Reclamant ziet echter geen verduidelijking terug in het bestemmingsplan en heeft ook nog steeds geen cijfers/aantallen mogen ontvangen.
- 9.9 Daarnaast valt het hierbij wel op dat de wens van "meerdere agrariërs" zonder meer wordt overgenomen maar de wens van "meerdere bewoners" ten aanzien van de maximumsnelheid (zie punt 3 van dit document) zonder pardon wordt genegeerd.

Reactie

- 9.1 Zie reactie 8.13.
- 9.2 Op basis van de Wet geluidhinder moet zowel het geluid als gevolg van de nieuwe weg als ten gevolge van de reconstructie van de bestaande weg berekend worden. Hierbij horen twee verschillende zones en de daarbij behorende afstanden. Daardoor zit er ook een verschil in de twee afbeeldingen. In de zonering van het wegverkeerslawaaai (geluidszone nieuwe weg) liggen bestaande woningen, waaronder ook de woning van reclamant. Deze woningen zijn dan ook meegenomen in het akoestisch onderzoek. De woningen liggen echter buiten de toetsingsafstand van de reconstructiezone. De conclusie in het akoestisch onderzoek zoals bijgevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan (pag. 29) is dan ook correct.
- 9.3 Zie reactie 9.2. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het reconstructiegebied 1 uitsluitend daar ligt waar de Huijbergseweg wordt gewijzigd en niet wordt bepaald vanuit de verbindingsweg. Het reconstructiegebied 1 is daarmee als volgt bepaald: Aan weersijden van de Huijbergseweg is 250 meter uitgezet ter plaatse van alleen dat deel van de weg (Huijbergseweg) dat daadwerkelijk wordt gewijzigd. Zie afbeelding.



- 9.4 Zie reactie 8.7 en 8.8.
- 9.5 De verbindingsweg wordt gerealiseerd om verkeer op de omliggende wegen te verminderen. De rotonde en de te realiseren oversteekplaatsen zorgen er juist voor dat de verbinding tussen buurtschap Haiink en Roosendaal in stand blijft. De bestaande wegen vanuit de kern Roosendaal richting buurtschap Haiink blijven in stand. De mogelijkheid om een rondje te wandelen, fietsen of om hard te lopen wordt door de komst van de verbindingsweg niet beperkt.
- 9.6 Zie reactie 1.6 en 1.14
- 9.7 Zie reactie 1.7
- 9.8 De onderbouwing vloeit niet voort uit een onderzoek of cijfers. Dat de Huijbergseweg een belangrijke verbinding is vloeit voort uit de feitelijke situatie omdat hier meerdere agrarische bedrijven/percelen zijn gesitueerd. Abusievelijk is de toelichting op dit punt niet aangescherpt. Bij de vaststelling is dit alsnog gebeurd.
- 9.9 Het uitgangspunt is dat (bedrijfs)percelen bereikbaar moet zijn en blijven. De wens van de snelheidsverlaging is door de gemeente wel degelijk beoordeeld en meegenomen in de belangenafweging (zie reactie 8.7). Dat bewoners daarin niet in het gelijk zijn gesteld staat daar los van.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- Paragraaf 'Verkeer en Infrastructuur' onder kopje 'Kruispunt 4: Passage Huijbergseweg' van de toelichting is aangescherpt.

2.2.10 Indiener 10

Samenvatting

- 10.1 Op basis van onder andere het ontbreken de nut en noodzaak en de onevenredige planschade die dit veroorzaakt aan de woonwijk van reclamant maakt reclamant bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan. Voor onderbouwing hiervan verwijst reclamant naar de reeds op 25 januari 2024 door u ontvangen reactie van Stichting Natuurlijk Betrokken Tolberg.
- 10.2 Reclamant maakt bezwaar tegen het niet uitvoeren van een m.e.r.. Voor de onderbouwing hiervan verwijst reclamant naar de reactie van Natuurlijk Betrokken Tolberg.

Reactie

- 10.1 Verwezen wordt naar de volledige reactie bij indiener 8.
- 10.2 Zie reactie 1.7

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen

- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt.

2.2.11 Indiener 11 (Provincie Noord-Brabant)

Samenvatting

- 11.1 In verband met de aanpassing van een rotonde aan de oostzijde van het plangebied wordt een beperkt deel van het NNB aangetast. De Provincie verzoekt in de toelichting bij het plan meer in te gaan op de voorwaarden voor een kleinschalige herbegrenzing zoals uitgewerkt in artikel 3.21 IOV.
- 11.2 Tevens verzoekt de Provincie een voorwaardelijke bepaling op te nemen in de planregels voor de borging van de natuurcompensatie.
- 11.3 De Provincie verzoekt artikel 4.3.1. zodanig te formuleren dat sprake is van een voorwaardelijke verplichting.

Reactie

- 11.1 In paragraaf 2.2.2 van de toelichting is nader ingegaan op de voorwaarden van de kleinschalige herbegrenzing.
- 11.2 Naar aanleiding van de zienswijze is een voorwaardelijke bepaling opgenomen in artikel 6 om de compensatie van natuurgronden te borgen.
- 11.3 Artikel 4.3.1 is gewijzigd, zodat sprake is van een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van gebruik.

Wijzigingen naar aanleiding van de reactie

De reactie geeft een aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen

- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast; de paragraaf over de IOV is aangescherpt.
- Artikel 5.3.1 en 6.3.1 is toegevoegd in de regels om de natuurcompensatie te borgen.
- Artikel 4.3.1. is als volgt geformuleerd: binnen 3 jaar na het in gebruik zijn van de verbindingsweg dient de landschappelijke inpassing, zoals opgenomen in Bijlage 1 bij deze regels, gerealiseerd te zijn.

BIJLAGE 1 ADVIES VAN GGD

BIJLAGE 2 TRILLINGEN

BIJLAGE 3 VERSLAG VAN DE HOORZITTING