

Rapportage beantwoording zienswijzen

1^e partiële herziening bestemmingsplan

De Proeftuin

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "1^e partiële herziening De Proeftuin" heeft met ingang van 12 december 2016 voor een ieder voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn twee zienswijzen ingediend.

De zienswijzen zijn ingediend door:

- 1) H.F.H. Kamp, Groene Kruisweg 4, gedateerd 19 januari 2017
- 2) DELTA Infra B.V. namens DOW Benelux B.V., gedateerd 20 januari 2017

De zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn binnengekomen en derhalve ontvankelijk. Onderstaand worden de zienswijzen samengevat en voorzien van een antwoord. Daarbij wordt ook aangegeven in hoeverre de zienswijze leidt tot aanpassing of aanvulling van het bestemmingsplan.

Zienswijzen

1) H.F.H. Kamp, Groene Kruisweg 4 (19 januari 2017)

- a. Reclamant geeft aan dat het nu voorliggende plan niet aansluit op de eerder goedgekeurde plannen.
- b. Reclamant is van mening dat diverse ontwikkelingen in de omgeving onvoldoende zijn meegenomen bij de beoordeling van de verkeersveiligheid van de inrit naar De Proeftuin. Door o.a. opening A4, bypass Klaaswaal, de ontwikkeling van de Torensteepolder en van buitenaf komend recreatieverkeer zal de hoeveelheid verkeer aan de oostzijde van Numansdorp in de toekomst toenemen.
- c. Verder wijst reclamant op de gewijzigde snelheid op de N488, waardoor nu langzaam gemotoriseerd verkeer ook gebruik moet maken van de rijbaan.
- d. Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente gaat bewerkstelligen dat er geen zwaar vrachtverkeer gebruik zal maken van de nieuwe ontsluiting voor personenauto's.
- e. Reclamant twijfelt aan de noodzaak van een tweede ontsluiting van het bedrijventerrein en verzoekt zo nodig de bestaande ontsluiting aan de zuidzijde te verbeteren.
- f. Door de ontwikkeling van de Torensteepolder neemt de kans op sluipverkeer via het bedrijventerrein toe.
- g. Tijdens de spitsperiodes kruist veel fietsverkeer de ontsluiting van de Proeftuin op de Rijksstraatweg. Dit is verkeersonveilig. Deze onveiligheid is niet aan de orde bij de zuidelijke ontsluiting. Hier rijden nagenoeg geen fietsers (geen schoolgaande jeugd). Daarnaast zorgt de kruispuntvorm (rotonde) voor meer verkeersveiligheid. Er wordt door het openstellen een zelfde situatie gecreëerd als op de Molendijk in Klaaswaal. Alleen rijden brommers hier niet op de rijbaan.
- h. Aangelegde bushalte is prima voor werknemers van bedrijven op het bedrijventerrein. Bewoners en bezoekers van de camping moeten over het fietspad lopen (in het donker).
- i. Reclamant geeft in een aanvullende reactie, inclusief foto- en filmmateriaal, aan dat er in de huidige situatie op de (niet in gebruik zijnde) aansluiting op de Rijksstraatweg door voertuigen wordt gekeerd. Ook geeft reclamant aan dat er soms door vrachtwagenchauffeurs wordt overnacht.

Beantwoording

- a. Deze herziening is opgesteld om een nieuwe oplossing voor de auto-ontsluiting van De proeftuin mogelijk te maken. Dat deze afwijkt van eerdere afspraken is juist, maar daarom wordt de voorgestelde nieuwe situatie ook onderbouwd.
- b. Bij de beantwoording is ervan uitgegaan dat reclamante doelt op de Rijksweg en niet op de oostzijde van Numansdorp, zoals is beschreven in de zienswijze.
 - Eind 2014 is de A4 bij Steenbergen, tussen Halsteren en Dinteloord, geopend. Voor de verkeersprognose zijn ten aanzien van de provinciale wegen N487 en N488 de cijfers uit het jaarrapport 2015 van de provincie Zuid-Holland gebruikt. Uit verkeerstellingen blijkt dat de toename van verkeer op de N488 minimaal is in het eerste jaar na opening van de A4, namelijk circa 0,5%. Dat is ruim minder dan de in de verkeersprognose gehanteerde percentages voor autonome groei;
 - De realisatie van de bypass Klaaswaal zal leiden tot minder verkeersbewegingen in de bebouwde kom van Klaaswaal. De verwachting is niet dat de bypass een verkeersaantrekkende werking heeft waardoor de verkeersintensiteiten op de Rijksweg ter hoogte van de Proeftuin toenemen. Overigens heeft er nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden over een eventuele bypass of rondweg Klaaswaal. Wanneer uiteindelijk wordt gekozen voor een rondweg zal er zelfs sprake zijn van een forse afname van de hoeveelheid verkeer op de Rijksweg;
 - De toename van verkeer op de N488 ten gevolge van de ontwikkeling van de Torensteepolder is naar verwachting minimaal. Bij de planvorming van deze ontwikkeling is ervan uitgegaan dat 80% van het verkeer van en naar de Torensteepolder een herkomst of bestemming heeft buiten Numansdorp (70% in westelijke richting en 10% in oostelijke richting). Het overgrote deel van het verkeer met een herkomst of bestemming buiten Numansdorp in westelijke richting kiest voor een route via de A29;
 - Er is geen reden om aan te nemen dat de hoeveelheid recreatief (gemotoriseerd) verkeer op de Rijksweg de komende jaren fors zal stijgen.
- c. De Rijksweg, tussen Numansdorp en Klaaswaal, is enkele jaren geleden afgewaardeerd naar erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Conform de landelijke richtlijnen in het kader van Duurzaam Veilig bedraagt de maximale rij snelheid op de Rijksweg 60 km/uur en maakt de bromfiets gebruik van de rijbaan (en niet van het (brom-)fietspad). Ook heeft de weg de uiterlijke kenmerken van een erftoegangsweg, zoals een onderbroken kantmarkering. De weg is daarmee als zodanig herkenbaar. Door de provincie Zuid-Holland is aangegeven dat vormgeving en gebruik van de weg op dit moment op elkaar zijn afgestemd. Mocht dat in de toekomst niet meer het geval zijn worden kunnen maatregelen getroffen worden.
- d. Hiervoor bestaan verschillende mogelijkheden. Zoals beschreven in het ontwerpbestemmingsplan kan dit door het treffen van fysieke maatregelen zoals een hoogtebeperking of de aanleg van een chicane die door vrachtauto's niet te berijden is. Hierin zal de gemeente, in overleg met onder andere de hulpdiensten, nog een keuze moeten maken. Wanneer fysieke maatregelen niet mogelijk zijn of wanneer verwacht wordt dat deze onvoldoende effect sorteren, is handhaving noodzakelijk. Ook handhaving kan op verschillende manieren plaatsvinden.
- e. Nut en noodzaak van de extra ontsluiting voor personenauto's ligt in het feit dat hiermee tegemoet gekomen kan worden aan wensen van nieuw te vestigen bedrijven, verkeer beter te spreiden en - belangrijker - onnodig omrijden wordt voorkomen. Dit draagt bij aan het terugdringen van autokilometers en daarmee vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen. Het aanpassen van de huidige ontsluiting aan de zuidzijde heeft niet dit positieve effect en is overigens uitgaande van eerder uitgevoerd onderzoek ook niet nodig. Daarnaast zou de aansluiting op de Rijksweg in het oorspronkelijke plan alleen fungeren als ontsluiting van De Proeftuin west. De bestaande zuidelijke aansluiting op de Energieweg kon volstaan voor de ontsluiting van De Proeftuin oost.

- f. Zoals eerder beschreven is de toename van verkeer op de N488 ten gevolge van de ontwikkeling van de Torensteepolder naar verwachting minimaal. De ontwikkeling van de Torensteepolder zal niet leiden tot sluipverkeer via de bedrijventerreinen Middelsluis-Noord en De Proeftuin. De route vanaf de Wethouder van der Veldenweg richting Klaaswaal en vice versa, via de bedrijventerreinen, is zowel in afstand als in tijd langer dan de geëigende route via de Energieweg en de Rijksstraatweg. Bovendien is de route via de bedrijventerreinen minder comfortabel gezien het aantal te passeren kruispunten (voorrangskruispunten en gelijkwaardige kruispunten), de aanwezigheid van fietsverkeer op de rijbaan, geparkeerde auto's langs de rijbaan, etc.
- g. Het kruispunt is aangelegd in een situatie waarbij de Rijksstraatweg nog was vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg. De aansluiting van De Proeftuin op de Rijksstraatweg is daarom vormgegeven als een volwaardig kruispunt voor gebiedsontsluitingswegen. Er is een opstelstrook voor links afslaand gemotoriseerd verkeer aanwezig zodat rechtdoor gaande voertuigen niet stil hoeven te staan op de rijbaan. Het fietspad buigt ter hoogte van de aansluiting sterk uit waardoor er voor een vrachtwagen voldoende ruimte tussen de fietsoversteek en de rijbaan van de Rijksstraatweg is om op te stellen. De fietser moet voorrang verlenen aan verkeer van en naar De Proeftuin. Er zijn geen bomen of andere obstakels die het zicht belemmeren. De aansluiting is goed vormgegeven en is voldoende veilig. Dit wordt onderschreven door de Provincie Zuid-Holland.
- h. De aanleg en locatiebepaling van de bushalte is niet geregeld in het bestemmingsplan en daarom hoeft in de beantwoording van de zienswijze niet op dit argument te worden ingegaan. Ter informatie kan echter worden vermeld dat de bushalte aan de Rijksstraatweg ter hoogte van De Proeftuin is aangelegd voor werknemers van het aangrenzende bedrijventerrein. Aan de westzijde van de Rijksstraatweg, ten zuiden van de Groene Kruisweg, is de bushalte voor de andere richting gelegen. Om vanuit de Groene Kruisweg (eventuele campinggasten die met de bus willen reizen) te voet de bushaltes te bereiken moet gebruik worden gemaakt van het fietspad. Dit is toegestaan en voldoende veilig.
- i. Genoemde zaken hebben betrekking op de huidige situatie en niet op de toekomstige situatie zoals beschreven in het bestemmingsplan. Overnachten op de openbare weg is niet toegestaan op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente. Hiertegen kan dus handhavend worden opgetreden. Na openstelling van de aansluiting is deze situatie niet meer aan de orde.

Conclusie

De zienswijze, ingediend door H.F.H. Kamp leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2) DELTA Infra B.V. namens DOW Benelux B.V.

- a. Reclamant geeft aan dat de in het plangebied aanwezige buisleiding van DOW die bedoeld is voor transport van propyleen ten onrechte niet is opgenomen in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan De Proeftuin.
- b. In de regels zou een formulering moeten worden opgenomen die een nadere afweging bij mogelijk schadelijke activiteiten nabij de leiding niet mogelijk maakt.
- c. Aangegeven wordt dat, afhankelijk van het aantal nieuwe beperkt kwetsbare objecten (i.c. bedrijfswoningen) dat binnen de zogenaamde 10^{-6} contour wordt mogelijk gemaakt, mogelijk een nadere afweging van het externe veiligheidsrisico noodzakelijk is.
- d. Verzocht wordt om de regeling uit het bestemmingsplan Landelijk gebied 2013 over te nemen in het bestemmingsplan De Proeftuin.

Beantwoording

Algemeen: De onderhavige herziening heeft uitsluitend betrekking op de perceelsomvang van bedrijven en de ontsluiting voor auto's. Er vinden geen (planologische en ruimtelijke) aanpassingen plaats die relevant zijn voor de leiding van reclamant. De zienswijze richt zich op het moederplan en is daarom in het kader van deze procedure niet aan de orde. Daarom leidt de zienswijze ook niet tot aanpassing van het plan. Omdat de gemeente wel zorgvuldig wil omgaan met de belangen van leidingbeheerders en de veiligheid van bewoners en bezoeker in relatie daarmee, wordt hieronder wel kort ingegaan op de inhoud van de zienswijze.

- a. De effecten van de aangegeven leiding op de inrichting van het plangebied zijn in het kader van de planontwikkeling onderzocht. De leiding is ook beschreven in de toelichting en in het onderzoek naar externe veiligheid. De bij de leiding behorende zakelijk rechtstrook is ook aangegeven op de verbeelding. In de regels is de betreffende leiding ook opgenomen, echter als gasleiding. Hiermee zijn de gevraagde belangen geborgd.
- b. Door de ligging van de leiding en zakelijk rechtstrook binnen de bestemming Natuur, waarbinnen geen bebouwing is toegestaan en het feit dat deze zone al geheel is ingericht met groen en water is het ook niet aannemelijk dat schadelijke activiteiten nabij de leiding plaatsvinden.
- c. Uitgaande van het toegestane aantal bedrijfswoningen en gebruikelijke omvang van bijbehorende kavels kunnen maximaal 2 bedrijfswoningen binnen 100 meter (de in het kader van externe veiligheid maatgevende afstand) van de leiding worden gerealiseerd. Dit betekent dat geen sprake is van een mogelijke dichtheid aan "beperkt kwetsbare" functies nabij de leiding die zou moeten leiden tot een (nadere) beoordeling.
- d. Uitgaande van de beantwoording onder a. - c. ziet de gemeente ook geen dringende reden om de voorliggende herziening aan te vullen met een (nieuwe) regeling voor de propyleenleiding van DOW.

Conclusie

De zienswijze, ingediend door DELTA Infra B.V. namens DOW Benelux B.V. leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.