

Nota van inspraak en vooroverleg

**Bestemmingsplan “Randweg Klundert”,
voorontwerp d.d. november 2021**

Gemeente Moerdijk

1. Inleiding

Het bestemmingsplan Randweg Klundert is opgesteld om de aanleg van een randweg bij de kern Klundert mogelijk te maken, tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk.

De verkeersdruk in de smalle straten van Klundert is hoog. Door de aanleg van de randweg wordt het doorgaande (zware) verkeer naar buiten Klundert verplaatst. De randweg moet zorgen dat het aantal auto's en vrachtwagens, dat nu nog door het centrum van Klundert rijdt, flink daalt. Zo wordt de leefbaarheid en veiligheid in en om Klundert verbeterd en de verkeersoverlast terug gebracht.

Het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 4 november tot en met 15 december 2021 en is daarnaast aan de wettelijk vooroverlegpartners toegestuurd voor een vooroverlegreactie. Op 17 november 2021 heeft een (digitale) informatieavond plaatsgevonden.

In de genoemde periode zijn 5 vooroverlegreacties en 4 inspraakreacties ingediend. In deze Nota worden de ingediende reacties samengevat en voorzien van een reactie.

In de conclusie van deze nota wordt samengevat welke aanpassingen nodig zijn in het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van de ingediende reacties.

2. Vooroverlegreacties

1. Provincie Noord Brabant

Postbus 90151

5200 MC 's-Hertogenbosch

- a. De weg doorkruist een nog niet gerealiseerde ecologische verbindingszone (Evz). In de planontwikkeling is hiermee rekening gehouden door de aanleg van een brug voor water en oevers. Wij zien dat als positief, maar zien dit graag nog verder uitgewerkt. Bijvoorbeeld door inzicht in welke doelsoorten en natuurdoeltypen worden beoogd. Het is daarbij van belang dat soorten zich ongestoord door de Evz kunnen bewegen. Wij verzoeken u dit op ambtelijk niveau af te stemmen met onze deskundigen op het gebied van ecologie.
- b. Met de landschappelijke inpassing wordt voldoende tegemoet gekomen aan uitgangspunten en randvoorwaarden die vanuit het provinciaal beleid worden gesteld. Het is daarbij belangrijk dat het schootsveld open blijft.
- c. In de plantoelichting wordt bij provinciaal beleid nog verwezen naar artikel 4.60, maar dat is een bepaling uit de (niet meer geldende) Verordening Ruimte. Het van toepassing zijnde artikel is 3.46 uit de Interim-Omgevingsverordening.
- d. Aandacht wordt gevraagd voor de realisatie en het onderhoud van het landschappelijk inpassingsplan. Verzocht wordt daartoe waarborgen in het plan op te nemen.

Reactie gemeente:

- a. Nadere uitwerking van de kruising met de Evz vindt inderdaad plaats, op ambtelijk niveau zal afstemming hierover plaatsvinden.
- b. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. In het landschappelijk inrichtingsplan is uitdrukkelijk rekening gehouden met het behouden van de openheid van het schootsveld.
- c. De verwijzing wordt aangepast naar het juiste artikelnummer uit de Interim-Omgevingsverordening.
- d. In de regels wordt een bepaling opgenomen waarin het in gebruik nemen en houden van de randweg gekoppeld is aan het aanleggen en instandhouden van de landschappelijke inpassing.

2. Waterschap Brabantse Delta
Postbus 5520
4801 DZ Breda.

Het Waterschap concludeert dat de belangrijkste uitgangspunten voor het waterschap naar wens zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Er wordt een positief wateradvies gegeven.

Wel worden nog een aantal aanvullende opmerkingen gemaakt:

- a. Verzocht wordt in de waterparagraaf aandacht te schenken aan het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlopende bouwmaterialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.
- b. Gewezen wordt op de mogelijkheid aanvullende eisen te stellen ten aanzien van klimaatadaptief bouwen.
- c. Gewezen wordt op het feit dat voor het uitvoeren van werkzaamheden in of rondom oppervlaktewaterlichamen of waterkeringen en voor het onttrekken/infiltreren van grondwater, gebods- of verbodsbepalingen kunnen gelden op basis van de Keur.

Reactie gemeente:

- a. Er wordt een passage toegevoegd aan de waterparagraaf waarin aandacht besteed wordt aan het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlopende bouwmaterialen.
- b. De gemeente neemt deze opmerking in overweging.
- c. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. ZLTO Moerdijk
Molendijk 13
4758 SE Standaardbuiten

Aandacht wordt gevraagd voor het landbouwverkeer. Het voorontwerp voorziet niet om landbouwverkeer op de nieuwe randweg toe te laten. De ervaring leert dat bij aanleg van rondwegen de wegen in de kern vaak opnieuw ingericht worden met verkeer belemmerende maatregelen. Deze maatregelen geven vaak veel overlast voor het doorgaande landbouwverkeer. Voorzien wordt dat het aantal verkeersbewegingen met landbouwvoertuigen in de toekomst toeneemt door schaalvergroting en specialisatie, waardoor bedrijven meerdere percelen op afstand hebben. De inzet van ZLTO Moerdijk is om deze problemen met doorgaand landbouwverkeer in de kern van Klundert te voorkomen. Daarom wordt gevraagd het lokale en doorgaande landbouwverkeer op de nieuwe randweg toe te laten.

Reactie gemeente:

De randweg is ook geschikt voor landbouwverkeer, dit is beschreven in paragraaf 4.3 van de toelichting. Daarmee biedt de randweg het landbouwverkeer een alternatief voor de huidige route door het centrum van Klundert.

4. Kaan Consultancy (namens Dow Benelux B.V.)
De Stelle 30
4464 BP Goes.

Ter hoogte van de aan te leggen randweg ligt een buisleiding van DOW Benelux, die van een kritisch belang is voor de bedrijfsvoering en onderdeel uitmaakt van een groter tracé.

Dow gaat er vanuit dat de specifieke kruising van de randweg ter hoogte van de buisleiding nader uitgewerkt wordt in concrete plannen, waarbij zorgvuldige afstemming plaatsvindt met de buisleidingeigenaren. Van belang is dat de buisleiding aantoonbaar ongestoord kan blijven liggen en voor beheer en onderhoudswerkzaamheden toegankelijk blijft.

Dow denkt graag positief mee in de beoogde ontwikkelingen, maar een zorgvuldige afweging in het kader van een veilige bedrijfsvoering en integriteit van de buisleiding is nodig. De buisleidingen zullen vrij toegankelijk moeten blijven voor beheer en onderhoudswerkzaamheden.

Reactie gemeente:

De gemeente gaat graag met de buisleidingeigenaren in overleg bij de concrete uitwerking van de kruising van de randweg. De gemeente initieert hiervoor het gesprek.

5. N.V Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen

Bij toetsing blijkt het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van dichtst bij gelegen leiding van Nederlandse Gasunie te vallen. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie gemeente:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. Inspraakreacties

1.

Inhoud:

- a. Voor de aanleg van de randweg zou afstand van een aanzienlijk deel van de landbouwgrond van inspreker nodig zijn. Het overblijvende deel van de gronden zou teelttechnisch incourant worden. Inspreker accepteert deze inbreuk op de continuïteit van de bedrijfsvoering niet.
- b. Het verkeersonderzoek laat zien dat in 2031 circa 3600 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de weg. Een dergelijk beperkt aantal gebruikers rechtvaardigt niet een grootschalige infrastructurele ingreep in het landschap met alle negatieve effecten van dien. Deze hoeveelheid verkeer kan via de bestaande wegen in Klundert, mogelijk met een beperkte wegprofielaanpassing, verwerkt worden.
- c. De aanleg van de randweg vereist een grote gemeentelijke investering, die beter besteed kan worden. Het aantal toekomstige gebruikers van de weg staat niet in verhouding tot de ingreep in het landschap en alle effecten daarvan. Het akoestisch onderzoek toont aan dat de geluidswinst van de randweg slechts enkele dB's is.
- d. De resultaten van uitgevoerde onderzoeken hebben in dit stadium niet meer dan een voorspellende waarde, omdat het tracé van de randweg niet daadwerkelijk is onderzocht. Als voorbeeld wordt opgemerkt dat de loodsen, behorend bij het perceel Zevenbergseweg 11 te Klundert, niet zijn onderzocht op de aanwezigheid van vleermuizen. Dit is een ernstige omissie in de onderzoeksplicht op basis van de Wet natuurbescherming.
- e. Inspreker vraagt om een verklaring hoe bij aanleg van de randweg (die gericht is op de ontsluiting van het westelijk deel van Klundert) een reductie van 24% op het wegvlak Hoogstraat (tussen Molenstraat en Oosterstraat) kan ontstaan.
- f. De financieel-economische onderbouwing van het bestemmingsplan is onvoldoende. Inspreker ziet graag een financiële onderbouwing van de aanleg van de randweg, met in begrip van de investeringen voor de aanleg van rotondes, bijzondere overkluizing, voorbelasting en dergelijk, aangevuld met risico-paragraaf, tegemoet.
- g. De aanleg van de weg past niet in deze tijd van duurzaamheid. Het werkelijke probleem van sluipverkeer wordt niet aangepakt. De nieuwe weg zal alleen een aanzuigende werking hebben. Enkel handhaving van de geldende verkeersregels zal de veronderstelde verkeersoverlast reduceren en daarmee de duurzaamheid op alle niveaus verbeteren.
- h. In de visie Landschappelijke inpassing wordt voorgesteld om erfbeplanting aan te brengen bij de landbouwloodsen op het perceel Zevenbergseweg 11 in Klundert. Hoe wordt deze aanplant zeker gesteld c.q. gewaarborgd, aangezien een gerechtelijke uitspraak eerder een dergelijke opzet doorkruiste?

Reactie gemeente:

- a. Eén van de basisbeginselen in de wet bij eigendomsontneming is dat een belanghebbende in een gelijke inkomens- en vermogenspositie moet blijven verkeren (artikel 40 e.v. Onteigeningswet). In dit geval komt de continuïteit van de bedrijfsvoering van belanghebbende niet in gevaar. Het klopt dat een deel van de bedrijfsoppervlakte als gevolg van dit plan weg valt, maar op de totale bedrijfsoppervlakte is dit niet zodanig substantieel (en qua aansnijding niet zodanig incourant) dat het overblijvende perceel niet meer te exploiteren valt. Er is zeker sprake van schade, maar daarvoor zal op grond van het hiervoor genoemde wettelijke schadebeginsel door de gemeente de schade vergoed worden.
- b. Niet het aantal verkeersbewegingen op de nieuwe randweg is bepalend voor de nut en noodzaak van de randweg, maar de mate waarin de geconstateerde knelpunten (verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid) in het centrum met de aanleg van de randweg zullen worden opgelost. In

de toekomstige situatie zonder randweg (2030), is er sprake van verkeerintensiteiten op wegen in het centrum die boven de grenswaarde uitkomen zoals die gesteld zijn in de geldende wegencategorisering. Ook het aandeel vrachtverkeer is in de toekomst (2030) hoger dan de grenswaarden zoals gesteld in wegencategorisering. Gebruik en functie van de wegen in het centrum zijn als gevolg daarvan niet met elkaar in overeenstemming. Dit leidt tot knelpunten op gebied van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Met de aanleg van de randweg neemt zowel de verkeersintensiteit (enkele tientallen procenten) als het aandeel vrachtverkeer af. De realisatie van de randweg leidt dus tot een significante bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Indien de randweg niet wordt gerealiseerd zullen de verkeersintensiteiten boven de grenswaarden blijven. De wegen in het centrum kunnen, in tegenstelling tot wat wordt beweerd dus geen extra verkeer verwerken. Kortom met de aanleg van de randweg worden de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid (in het centrum) opgelost.

- c. Zoals beschreven in de reactie onder b. biedt de randweg een goede oplossing voor de verkeersknelpunten in het centrum. De aanleg van de randweg heeft effecten op de omgeving en vraagt een investering van de gemeente. Het positieve effect voor het centrum weegt op tegen de effecten van de randweg en de bijbehorende investering. De afname van de geluidbelasting van woningen in het centrum is slechts één van de aanleidingen voor de aanleg van de randweg. Daarbij geldt dat een afname van 3 dB een halvering van de geluidbelasting betekent. Bij een afname van enkele dB's is sprake van significante geluidswinst.
- d. Bij de onderzoeken voor bodem en archeologie is inderdaad nog geen veldwerk verricht. Aan de hand van bestaande informatie is in kaart gebracht hoe het staat met de bodemkwaliteit en welke archeologische waarden er mogelijk te verwachten zijn. Voor de aanleg van de weg moet eerst veldonderzoek plaatsvinden.

Inspreker geeft aan dat de loodsen behorend bij het perceel Zevenbergseweg 11 niet onderzocht zijn op de aanwezigheid van vleermuizen. Aangenomen wordt dat hiermee de kippenschuren bedoeld zijn die halverwege het tracé liggen. Door de bouwwijze van de schuren is niet te verwachten dat deze door vleermuizen als verblijfplaats gebruikt wordt. Het gebruikte plaatmateriaal biedt namelijk geen grip voor vleermuizen om te landen. Bovendien zijn kippenschuren over het algemeen zeer goed afgedicht om te voorkomen dat dieren van buiten de schuur kunnen betreden. Voor de aanleg van de randweg zijn geen ingrepen aan deze schuren noodzakelijk. De aanleg van verlichting langs de randweg is niet gepland, zodat vleermuizen bij het foerageren niet door licht verstoord worden. Onderzoek naar vleermuizen in de genoemde loodsen is dan ook niet noodzakelijk.

- e. Deze afname is de uitkomst van de doorrekening met het verkeersmodel BBMA. Dit verkeersmodel is vastgesteld en geaccepteerd door alle gemeenten en wegbeheerders in de omgeving en is daarmee een geaccepteerd middel om uitspraken te doen over verkeerstromen in de toekomst. Eén alles omvattende verklaring is er niet te geven voor de afname van 24% (circa 1.000 motorvoertuigen). Een afname van de verkeersintensiteit op een bepaalde weg kan namelijk verschillende oorzaken hebben. De meest waarschijnlijke oorzaak is de betere doorstroming op de randweg, ten opzichte van de doorstroming op de wegen door het centrum. Daardoor is het voor lokaal verkeer aantrekkelijker om te kiezen voor de randweg, in plaats van de route door het centrum. Verkeer dat bijvoorbeeld beweegt tussen bestemmingen ten westen van Klundert enerzijds en het oostelijk deel van de kern Klundert en/of het Havenschap Moerdijk anderzijds zal hierdoor waarschijnlijk vaker de randweg gebruiken.

- f. Voor de realisatie van de weg is een kostenraming opgesteld en is een reservering gemaakt waarmee krediet apart is gezet voor de aanleg van de weg. De meest recente kostenraming laat zien dat het gereserveerde krediet voldoende is voor aanleg van de weg en de aanvullende maatregelen. Daarnaast is door de gemeenteraad een werkbudget beschikbaar gesteld van € 200.000,- waarmee de voorbereidingen voor de weg betaald kunnen worden.

Aan de gemeenteraad zal in de loop van 2022 worden verzocht het gereserveerde krediet beschikbaar te stellen, zodat na vaststelling van het bestemmingsplan de verwerving van de gronden kan plaatsvinden en de aanbesteding kan starten.

In dit bestemmingsplan zal geen volledig gespecificeerde kostenraming opgenomen worden, omdat dit de positie van de gemeente in het aanbestedingsproces benadeeld.

- g. De randweg heeft inderdaad een aantrekkingskracht op verkeer dat nu door het centrum rijdt. Dit blijkt uit de modelberekeningen. De intensiteiten op de wegen in het centrum nemen aanzienlijk af, als gevolg van de aanleg van de randweg. Ook het aandeel zwaar verkeer (vracht- en landbouwverkeer) door het centrum neemt aanzienlijk af. Handhaving alleen zal weinig effect sorteren op de afname van het verkeer door het centrum, als er geen alternatieve route beschikbaar is in de vorm van een randweg. Zonder randweg zijn de wegen door het centrum immers de enige wegen die gebruikt kunnen worden om van zuid naar west te rijden. Volledige handhaving is daarnaast niet realistisch als oplossing voor het ervaren probleem.

Tijdens de informatieavond die op 17 november 2021 heeft plaatsgevonden heeft wethouder Dingemans toegezegd dat na aanleg van de randweg, het sluipverkeer, met name voor wat betreft vrachtverkeer, actief gemonitord zal worden door de gemeente, zodat tijdig ingegrepen kan worden. Daarbij moet wel gerealiseerd worden, dat de mogelijkheden voor het nemen van maatregelen beperkt zijn, omdat de bestaande routes toegankelijk moeten blijven voor bestemmingsverkeer en landbouwverkeer.

- h. Met de eigenaar van de genoemde loodsen is afgestemd dat geen nieuwe erfbeplanting wordt aangebracht. De visie landschappelijke inpassing wordt hier op aangepast. Een regeling voor borging van de aanleg van de erfbeplanting is daarom niet noodzakelijk.

2.

- a. De bijeenkomst van 12 december 2017 wordt onjuist weergegeven in hoofdstuk 12. De primaire conclusie van de meerderheid van de aanwezigen die avond was dat er geen randweg aangelegd moest worden. Verwezen wordt naar het verslag van 3-1-2018 van F. van der Putten.
- b. Gevraagd wordt of de gemeente wel open staat voor zienswijzen. Inspreker stelt dat de betrokken wethouder tijdens de online informatieavond van 17-11-2021 aangaf dat de procedure verder kan als alle zienswijzen ongegrond verklaard zijn.
- c. De bijlage van het landschappelijk inpassingsplan laat aannames en onvoldoende kennis van de feitelijke agrarische ontwikkelingen in het gebied zien. De hoofdstukken missen kennis van de praktijk en ondernemerschap van de agrarische bedrijven. In het voorontwerpbestemmingsplan ontbreekt een onderzoek naar het effect op het agrarisch gebruik en de agrarische bedrijfsvoering.
- d. Uit te tellen blijkt dat in absolute zin het vrachtverkeer (bestemmingsverkeer, inclusief bus, vuilniswagens etc) in de Zevenbergseweg nauwelijks is toegenomen van 4% naar 5%. De afsluiting van de Zevenbergseweg vanwege herinrichting van het fietspad heeft niet tot verkeersproblemen geleid. De huidige situatie voldoet, behalve voor fietsers die een gevaarlijke

oversteekplek hebben gekregen. Gesteld wordt dat er een nieuwe sluiproute bij Klundert zal ontstaan voor doorgaand vrachtverkeer, omdat nu alleen vrachtverkeer als bestemmingsverkeer is toegestaan, maar straks alle vrachtverkeer de route mag nemen.

Reactie gemeente:

- a. Het verslag van deze avond uit 2017 laat zien dat de meerderheid van de aanwezigen een voorkeur heeft voor tracévariant A3, op voorwaarde dat de noodzaak van de weg wordt aangetoond.
Deze noodzaak is na de informatiebijeenkomst met diverse onderzoeken aangetoond. Daarmee is aan de voorwaarde voldaan en kan gesteld worden dat de meerderheid van de aanwezigen het gekozen tracé ondersteund. De tekst in paragraaf geeft dit inderdaad onduidelijk weer en wordt op dit punt aangevuld.
- b. Uiteraard staat de gemeente open voor reacties op het voorontwerpplan en eventuele zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan. Wethouder Dingemans heeft tijdens de informatieavond alleen de te volgen procedure beschreven, waarbij hij aangegeven heeft dat de inspraakreacties worden meegewogen bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad. De raad neemt uiteindelijk een besluit over het ontwerpbestemmingsplan, waarbij de ingediende zienswijzen worden meegewogen.
- c. De landschappelijke inpassing van deze randweg is juist gericht op het open houden van het landschap. Door deze open inpassing en het gebruik van laag blijvende beplanting, is de invloed op de omliggende agrarische gronden beperkt. Een onderzoek naar het effect op het agrarisch gebruik en de agrarische bedrijfsvoering is geen standaard onderdeel van een bestemmingsplan. De aanleg van de randweg zal voor de betrokken agrariërs zeker een effect op de bedrijfsvoering hebben, maar deze schade zal op basis van het wettelijk schadebeginsel uit de Onteigeningswet door de gemeente vergoed worden.
- d. De stelling dat de bestaande situatie voldoet, is niet correct. Immers zowel de totale verkeersintensiteiten, als het aandeel vrachtverkeer, liggen zonder de aanleg van de randweg boven de gestelde grenswaarde in de wegencategorisering.
Daarmee blijft in het centrum sprake van knelpunten als de randweg niet wordt aangelegd. Door aanleg van de randweg verbetert de verkeerskundige situatie in de kern aanzienlijk. Doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd met verkeersborden aan de Zevenbergseweg bij de rotonde aan de entree van het industrieterrein en met verkeersborden aan de Oudemolensedijk ter hoogte van de afrit Fijnaart. Deze maatregel geldt dus voor het centrum van Klundert én voor de toekomstige randweg.
Tijdens de herinrichting van het fietspad is het verkeer in de verschillende fases van de werkzaamheden omgeleid over tijdelijke omleidingsroutes. De Zevenbergseweg is daarbij het grootste deel van de tijd open gebleven, waarbij het voor korte periodes is omgeleid over het haverterrein.

3.

- a. In Zwingelspaan wordt al jaren overlast ervaren door sluipverkeer (personen- en vrachtverkeer) van de A59 richting het Industrieterrain Moerdijk. Het voorontwerpplan noemt geen enkele maatregel om de bron van het verkeersprobleem in Klundert aan te pakken. Een groot deel van het vrachtverkeer heeft niet de bestemming Klundert. Het niet handhaven op snelheid geeft een extra stimulans om binnendoor te rijden.
- b. Het voorontwerp benoemt dat de verkeersinrichting van de Zwingelspaansedijk voldoende is om een eventuele groei van sluipverkeer op te vangen. Is dat ook van toepassing op de dijken in de kern Zwingelspaan en wordt dan ook rekening gehouden met de (school)fietsroute van Willemstad naar Zevenbergen?
- c. Welke maatregelen worden genomen om een onverantwoorde groei van het aantal verkeersbewegingen in Zwingelspaan te voorkomen? Wat verstaat de gemeente onder een verantwoorde hoeveelheid verkeer in de 30 km-zone? Hoe wordt dit onafhankelijk getoetst en wat zijn de toetsingsmomenten?

Reactie gemeente:

- a. De gemeente heeft inderdaad vanuit Zwingelspaan meldingen ontvangen, waarbij het vooral gaat om meldingen over de snelheid van het verkeer en minder over sluipverkeer. De gemeente wil het komende jaar met elementen op de Drogedijk versmallingen creëren om sluipverkeer, met name vrachtauto's, te ontmoedigen en de snelheid van het verkeer te beperken. Datzelfde geldt voor de Boerendijk, Zwingelspaansedijk en Tonsedijk. Deze worden in 2023 of 2024 opgeknapt, waarbij het de bedoeling is ook op deze wegen snelheidsremmende maatregelen te realiseren. Doel hiervan is dat de route minder aantrekkelijk te maken voor sluipverkeer. Maar sluipverkeer zoals inspreker die benoemd, is helaas iets dat we nooit helemaal kunnen voorkomen.
- b. De Zwingelspaansedijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, type 1. De verkeersintensiteit van de Zwingelspaansedijk zonder randweg in 2030 bedraagt 1.900 mvt/etmaal. Als gevolg van de randweg neemt de verkeersintensiteit toe met 170 mvt/etmaal. De richtintensiteit op dit type wegen ligt tussen de 2.000 en 4.000 mvt/etmaal. Gesteld kan dat de verkeersintensiteit na realisatie van de randweg aan de onderkant van de bandbreedte zit. Verkeerskundige knelpunten zijn dan ook, op basis van de kengetallen, niet te verwachten. Verder is de toename van 170 mvt/etmaal dermate laag dat dit nauwelijks merkbaar is. Tijdens de spitsperiode gaat het om 17 motorvoertuigen in het drukste uur extra. Dat is een toename van 1 motorvoertuig per 3 á 4 minuten. Deze toename is ook te verwachten in de kern van Zwingelspaan. Ook hier geldt dat de toename van het verkeer op deze wegen dermate laag is dat deze zonder problemen kan worden verwerkt.

De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om het gebruik van de route door Zwingelspaan in de verschillende navigatiesystemen te beïnvloeden. Bij de partijen die de basiskaarten voor de navigatiesystemen aanleveren, kunnen verzoeken ingediend worden om bepaalde routes te promoten of andere routes juist af te waarderen. De kaartenleverancier beslist uiteindelijk of een dergelijk verzoek gehonoreerd wordt.

- c. Zoals beschreven onder b is de toename dermate laag, dat geen knelpunten te verwachten zijn. Toch zijn een aantal maatregelen gepland zoals beschreven onder a. Onder b is tevens nader ingegaan op de beschrijving van wat onder een verantwoorde hoeveelheid verkeer op de Zwingelspaansedijk wordt gezien. De wegen in de gemeente zijn gecategoriseerd naar type weg. Per type weg zijn richtintensiteiten vastgesteld, die passen bij de inrichting van de weg. Het monitoren van deze richtintensiteiten vindt plaats door tellingen. Er zijn geen vaste telmomenten of telpunten.

4.

- a. Inspreker geeft aan, dat na het opnieuw asfalteren van de Stoofdijk in september 2021, veel geluidsoverlast wordt ervaren van het verkeer op de Stoofdijk. Inspreker ervaart dit als een ernstige aantasting van het woongenot. Het voorontwerpplan geeft aan dat door de aanleg van de randweg het verkeer op de Stoofdijk toe zal nemen. Hierdoor zal de geluidsoverlast nog verder toenemen.
- b. De randweg ligt binnen het schootsveld van de vestingstad Klundert. Door de aanleg wordt het open zicht vanaf de Stoofdijk op de vestingstad ernstig verstoord. Dat geen opgaande beplanting wordt aangelegd betekent niet dat het zicht op het schootsveld door aanleg van de weg niet wordt verstoord.
- c. De aanleg van de weg vormt een ernstige aantasting van de openheid van de polder en tast de rust aan.
- d. Inspreker twijfelt aan de effecten van de randweg. De lijnbussen blijven door de kern rijden. Ook zal het verkeer van en naar Shell en omliggende bedrijven de kortste route kiezen. De kortste route is niet de randweg. Daarnaast is de kans op files bij de nieuw rotondes groot. Het bestaande bevoorradingsverkeer voor de supermarkt veroorzaakt gevaarlijke situaties door de manoeuvres. Dit wordt niet opgelost door de randweg. Inspreker ziet oplossingen voor de verkeersveiligheid in de kern in controle en handhaving op de snelheid van het verkeer en het vrachtwagenverbod in de kern.
- e. Verzocht wordt af te zien van de aanleg van de randweg en de bestemmingsplanprocedure te beëindigen.

Reactie gemeente:

- a. Dat de geluidsoverlast vanaf de Stoofdijk sinds het asfalteren is toegenomen, is uiteraard erg vervelend. Het verkeersonderzoek laat zien dat in 2030 de verkeersintensiteit op de Stoofdijk 380 motorvoertuigen per dag hoger zal zijn na aanleg van de randweg, dan in een situatie zonder aanleg van de randweg. Er is dus inderdaad sprake van enige toename van het verkeer. Het akoestisch onderzoek laat echter zien dat er, na aanleg van de randweg, langs de Stoofdijk een beperkte afname van het wegverkeerslawaai zal zijn (zie paragraaf 4.4 van het onderzoek). De conclusie dat de geluidsoverlast toe zal nemen, is daarmee niet correct.
- b. De randweg ligt inderdaad binnen het schootsveld van de vesting Klundert. De openheid van het schootsveld is een cultuurhistorische waarde. In de oorspronkelijke functie diende het schootsveld om vanaf de vesting werken een vrij zicht te hebben over de omliggende gronden. Nu gaat het vooral om de beleving van de vestingwerken vanuit het omliggende landschap. Hogere objecten zoals bomen en gebouwen passen daar niet bij. Doordat de weg op maaiveld komt te liggen is er geen sprake van aantasting van de kenmerkende openheid van het schootsveld. Overigens is de waarde van het schootsveld mede aangewezen door de provincie. In de overlegreactie geeft de provincie aan in te stemmen met het voorontwerpbestemmingsplan.
- c. De nieuwe weg zal zichtbaar zijn in het landschap, met name vanaf hoger gelegen punten zoals de Stoofdijk en de Boerendijk. Doordat de weg op maaiveld aangelegd wordt en er geen sprake is van hoog opgaande beplanting of bouwwerken bij de weg wordt de openheid van het gebied echter niet aangetast. De nieuwe weg betekent inderdaad een afname van de rust ten opzichte van de huidige situatie, maar niet in zo'n mate dat dit een belemmering vormt voor de komst van de weg.
- d. De lijnbussen blijven door de kern rijden. Deze hebben echter een zeer klein aandeel in de totale verkeersintensiteit. Op werkdagen rijden er 62 grote bussen door Klundert en 22 buurtbussen.

In de weekenden ligt dit aantal lager. Voor het openbaar vervoer is het noodzakelijk om door de kern te blijven rijden, zodat gebruikers in- en uit kunnen stappen in de kern.

Het verkeersmodel laat zien dat er een afname op de wegen in het centrum te verwachten is. De inzet van het verkeersmodel om de verkeerskundige effecten van de randweg te bepalen is een gebruikelijke werkwijze en juist hiervoor bedoeld. Het verkeersmodel is een vastgesteld model dat in de regio op draagvlak van alle wegbeheerders kan rekenen. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de effecten anders zullen zijn dan in het verkeerskundig onderzoek verwoord. De capaciteit van de rotonde is ruim voldoende voor de verwachte verkeersintensiteiten. De capaciteit van een enkelstrooksrotonde bedraagt volgens het CROW 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal, als som van de intensiteiten van alle toe leidende rijrichtingen van de rotonde. De verwachte verkeersintensiteit is met circa 8.000 mvt/etmaal vele malen lager dan de grenswaarde die het CROW stelt voor een enkelstrooksrotonde. De verwachting dat sprake zal zijn van files, is daarmee naar onze mening ongegrond.

Het bevoorradingsverkeer voor de supermarkt is bestemmingsverkeer. De randweg kan daar geen oplossing voor bieden, omdat de te bevoorraden winkels in het centrum gelegen zijn. Bevoorrading van winkels en andere bedrijven in het centrum moet vanzelfsprekend mogelijk blijven.

De gemeente beschikt niet over informatie over snelheidscontroles, die worden immers uitgevoerd door de politie. Wel wordt, daar waar veel klachten zijn, door de gemeente soms de snelheid gemeten. In het centrum van Klundert is een dergelijke meting uitgevoerd op de Oliemolenstraat (2020). De gemiddelde snelheid bleek op dit punt rond 40 km/uur te liggen. Dat is inderdaad te snel en kan waarschijnlijk verklaard worden doordat de Oliemolenstraat een voorrangsweg is. Na aanleg van de randweg is het de bedoeling de kruispunten in Klundert gelijkwaardig te maken. Dit heeft een snelheidsbeperkende invloed.

- e. De randweg biedt een goede oplossing voor de knelpunten in het centrum. Het gemeentebestuur vindt, mede op basis van de uitgevoerde onderzoeken, de effecten van de nieuwe weg aanvaardbaar. Daarom wordt niet tegemoet gekomen aan dit verzoek.

5. SRK Rechtsbijstand

Oude Middenweg 17

2491 AC 's-Gravenhage

- a. De randweg zal op oneigenlijke wijze de gronden van cliënt doorsnijden. Dit bemoeilijkt de bedrijfsvoering. Bestaande rechten worden niet gerespecteerd. Er is geen rekening gehouden met de ruimtelijke gevolgen van de randweg op het bedrijf en de omgeving.
- b. Het bestemmingsplan houdt geen rekening met belangen van cliënt, waardoor het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en met artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 Algemene wet bestuursrecht. Het gaat om de belangen:
 - I. De rondweg doorkruist drie van de landbouwpercelen van cliënt, waarbij één van de percelen onbereikbaar wordt.
 - II. Door aanleg van de weg krijgen de akkers oneconomische vormen, die het werken moeilijker en inefficiënter maken. Dit heeft invloed op de inkomsten. Daarnaast wordt de oppervlakte van de boerderij kleiner, terwijl vaste lasten gelijk blijven.
 - III. Het kavelpad van cliënt wordt door de randweg doorkruist. Hierdoor zal cliënt de weg vaak moeten oversteken met landbouwmachines. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Tijdens de oogst zal cliënt de weg schoon moeten houden. Dit leidt tot hogere kosten en verkeersonveilige situaties. Bij het voorontwerp ontbreekt een gedetailleerde kaart van de oversteek van de randweg.

- IV. De aanleg van de randweg zorgt voor meer verkeer langs de kippenstallen. Dit verkeer kan ziektekiemen meebrengen, waardoor de ziektedruk en als gevolg daarvan het antibioticagebruik in de stallen toeneemt. Verplaatsing van de weg op groter afstand van de stallen heeft geen zin, vanwege de overheersende windrichting.
- V. Nut en noodzaak van de randweg ontbreken, omdat de kans op sluipverkeer in de richting van Fijnaart juist groter wordt. De smalle Boerendijk en de Stoofdijk zal daardoor meer belast worden door zwaar verkeer en automobilisten.
- VI. Gevraagd wordt waarom de randweg wordt aangesloten op het woningbouwplan Blauwe Hoef. Doel van de randweg is om verkeer van buiten Klundert te ontsluiten. Aansluiten op de Zwingelspaansedijk en de Klundertsedijk is dan logischer.
- VII. De randweg doorkruist een ecologische verbindingszone. Door de aanleg van de Evz ontstaat een verbinding tussen de Mark en Dintel en het Hollands Diep. Een duiker onder de grond volstaat niet als oplossing.

Reactie gemeente:

- a. De gemeente is al lange tijd met de indiener in gesprek en in overleg is gezocht naar oplossingen voor de effecten van de aanleg van de randweg op de agrarische bedrijfsvoering. Deze oplossingen zijn opgenomen in het plan.
De bedrijfsvoering van het bedrijf zal inderdaad worden beïnvloed door aanleg van de randweg, maar de gemeente is van mening dat met de oplossingen die voor dit bedrijf in het plan zijn opgenomen, de continuïteit van de bedrijfsvoering niet in gevaar is.
- b.
 - I. Alle percelen van indiener die grenzen aan het tracé van de randweg blijven bereikbaar. Bij perceel 561 vervalt aan de noordoostzijde één kaveltoegang (direct ten westen van de kippenschuur), de overige toegangen van dit perceel blijven in stand.
In tegenstelling tot de stelling van inspreker is de oversteek van de randweg wel onderdeel van dit voorontwerpbestemmingsplan. Waar de randweg het bestaande kavelpad van indiener kruist, is in overleg met indiener een oversteek voorzien. Deze is met een bestemming Verkeer op de verbeelding opgenomen. Op de verbeelding is te zien dat de bestemming Water langs de weg op deze locatie onderbroken is om de oversteek mogelijk te maken.
 - II. Het klopt dat een deel van de bedrijfsoppervlakte als gevolg van dit plan weg valt, maar op de totale bedrijfsoppervlakte is dit niet zodanig substantieel, en qua aansnijding niet zodanig incurant, dat de overblijvende percelen niet meer te exploiteren zijn.
De eventuele bedrijfseconomische gevolgen van de aanleg van deze weg, zullen op basis van het wettelijk schadebeginsel (artikel 40 e.v. Onteigeningswet) door de gemeente vergoed worden.
 - III. De randweg wordt gecategoriseerd al ETW type 1 (Erftoegangsweg type 1) en wordt ook als zodanig ontworpen/ingericht. Een ETW type 1 kenmerkt zich onder andere door directe erfontsluitingen. Ook de directe ontsluiting van landerijen valt hieronder.
Het regelmatig moeten kruisen van de randweg met landbouwvoertuigen tussen erf en landerijen, ook wanneer deze moet worden geveegd bij veel zand, past dan ook bij de functie (ETW 1) die randweg straks krijgt. Doordat gebruik (noodzaak van ontsluiten met landbouwvoertuigen), functie (ETW 1) en het toekomstige ontwerp van de weg straks met elkaar in evenwicht zijn, voldoet de weg aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Er zijn dan ook geen verkeersonveilige situaties te verwachten.
De oversteken zijn in deze fase (bestemmingsplan fase) nog niet opgenomen in het ontwerp van de weg. Dit bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een bestemming Verkeer die de aanleg van de oversteken mogelijk maakt. De uitwerking van de oversteken vindt plaats

bij de uitwerking van het verkeerstechnische ontwerp. Daarbij is het van belang aandacht te hebben voor de locaties van de erven en de ontsluitingen van de landerijen, zodat deze oversteken herkenbaar kunnen worden ingepast in het wegontwerp. Het is dus wel van belang dat bij de uitwerking van het ontwerp, de weg voldoet aan de inrichtingskenmerken van een ETW type 1. Dit is een belangrijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat de weg voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig (richtlijn: gebruik, functie en inrichting van de weg zijn met elkaar in evenwicht).

Van de oversteek van de randweg is een meer gedetailleerde tekening beschikbaar. Deze is bekend bij inspreker. Een uitsnede van deze tekening wordt aan de toelichting toegevoegd. De verdere technische uitwerking van de oversteek vindt plaats na vaststelling van het bestemmingsplan en in overleg met betrokkenen.

- IV. Het verkeer langs de kippenstallen zal inderdaad toenemen. Inspreker geeft niet aan waar hij zijn stelling op baseert, dat hierdoor de ziektedruk en als gevolg daarvan het antibiotica gebruik, toe zou nemen. De kippenstallen zijn gesloten bouwwerken, waardoor de invloed van mogelijke ziektekiemen naar verwachting minimaal is. Deze reactie wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.
- V. Nut en noodzaak zijn er wel degelijk. Er zijn zonder randweg namelijk knelpunten te verwachten op wegen in het centrum (zie ook antwoord onder 4d in deze nota). De aanleg van de randweg zorgt ervoor dat deze knelpunten in het centrum worden opgelost. De verkeerstoename in de richting van Fijnaart is met 380 mvt/etmaal zeer gering te noemen. De betreffende wegen kunnen deze toename zonder problemen verwerken.
- VI. Het doel van de randweg is het ontlasten van het centrum van Klundert. Het verkeer door het centrum van Klundert is niet alleen verkeer met een herkomst of bestemming buiten Klundert. Voor een deel gaat het om verkeer van en naar het noordwestelijk deel van Klundert, waaronder de wijk Blauwe Hoef. Een nieuwe verbinding verder van Klundert, bijvoorbeeld tussen de Zwingelspaansedijk en de Klundertsedijk zoals indiener voorstelt, maakt het voor verkeer dat een herkomst of bestemming heeft bij het westelijke deel van Klundert minder aantrekkelijk om de randweg te gebruiken. Daardoor zal dit verkeer ook na de aanleg van de randweg door het centrum rijden en maakt het de randweg als oplossing minder effectief.
- VII. Een duiker onder de weg volstaat inderdaad niet als oplossing voor de kruising met de ecologische verbindingszone. Daarom is in het bestemmingsplan een grotere overspanning opgenomen met een lengte van 25 meter. Op de verbeelding is dit aangeduid als 'overige zone – natuur netwerk brabant – ecologische verbindingszone'. Op deze manier kan een goed functionerende ecologische verbinding over land en over water aangelegd worden.

4. Ambtshalve wijzigingen:

- Op 20 januari is de Aerius berekening opnieuw uitgevoerd in de nieuwe versie van Aerius. De nieuwe berekening laat zien dat de ontwikkeling geen significante effecten heeft op omliggende Natura 2000 gebieden.
- Op basis van het selectiebesluit op het archeologisch onderzoek, worden in het archeologisch onderzoek een aantal opmerkingen van de regio-archeoloog verwerkt.
- Op 3 locaties in het plangebied wordt een Waarde – Archeologie 4 toegevoegd, die regelt dat voor werkzaamheden dieper dan 30 cm onder maaiveld aanvullend archeologisch onderzoek in de vorm van proefsleuven nodig is.
- De begrenzing van de veiligheidzone rondom de leiding in het plangebied is op 1 punt weggefallen. Dit wordt gecorrigeerd in het ontwerpbestemmingsplan.

5. Conclusie

Naar aanleiding van de ingediende reacties worden de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd:

- In de toelichting wordt de verwijzing naar artikel 4.60 Verordening ruimte, gewijzigd naar artikel 3.46 Interim Omgevingsverordening Ruimte provincie Noord-Brabant.
- In de regels wordt een bepaling opgenomen waarin het in gebruik nemen en houden van de randweg gekoppeld is aan het aanleggen en instandhouden van de landschappelijke inpassing.
- In de waterparagraaf wordt een passage toegevoegd waarin aandacht besteed wordt aan het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlopende bouwmaterialen.
- De visie landschappelijke inpassing wordt aangepast op het punt van toepassing van erfbeplanting rond de loodsen aan de Zevenbergseweg 11. Hier wordt geen nieuwe erfbeplanting aangebracht.
- De tekst in paragraaf 6.1 wordt aangevuld, zodat goed weergegeven wordt dat de aanwezigen tijdens de informatieavond uit in meerderheid een voorkeur uitspraken voor tracévariant A3, op voorwaarde dat de noodzaak van de weg wordt aangetoond. Deze noodzaak is na de informatiebijeenkomst met diverse onderzoeken aangetoond. Daarmee is aan de voorwaarde voldaan en kan gesteld worden dat de meerderheid van de aanwezigen het gekozen tracé ondersteunt.
- In de toelichting wordt een meer gedetailleerde tekening van de oversteek bij het bedrijf aan de Zevenbergseweg 11 toegevoegd.