Klaverblad
Rechtsbijstand Stichting

Gemeente Moerdijk
Datum ontvangst:
12 JULI 2022
Zaak nummer
0008

55

Ons polisnr. 12554719
Ten name van L E M Jongmans

Ons schadenr. 3900391878/RBC/PNE
Schadedatum 21-03-2019

Behandeld door mw. mr. P.M. Neuteboom
Telefoon 079 - 3 204 218
Fax 079 - 3 204 494

Gemeente Moerdijk
T.a.v. Gemeenteraad
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen

Uw referentie

Datum 11 juli 2022

Onderwerp Zienswijze Randweg Klundert

Wij hebben deze brief ook gemaild naar info@moerdijk.nl.

Geachte raadsleden,

Tot mij wendden zich de heer L.E.M. Jongmans en mevrouw E.B.D. Jongmans (hierna: cliënten), vader en dochter, de eigenaren van het gelijknamige gemengde agrarische bedrijf met een verzoek om rechtshulp bij het opstellen van hun zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Randweg Klundert.

Cliënten nemen een bijzondere positie in ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan, omdat het tracé van de randweg gedeeltelijk door hun agrarische perceel loopt. Zij zijn eigenaren van de percelen kadastraal bekend als gemeente Klundert sectie A nummer 1918 en gemeente Fijnaart sectie O nummers 61 en 62. Deze kadastrale percelen vormen samen één geheel zonder onderbreking van watergangen. Het meest noordelijke gedeelte van het tracé doorkruist het perceel van cliënten.

Achtergrond randweg Klundert
Het ontwerpbestemmingsplan zoals het er nu ligt kent een lange historie. Naar aanleiding van klachten en vragen van diverse bewoners van 't Walletje, de Zevenbergsepoort en de Oliemolenstraat in verband met verkeersoverlast aldaar, is de gemeente een onderzoek gestart naar de verkeerssituatie in en rondom Klundert. Ondanks dat de noodzaak van een randweg ten zuidwesten van Klundert lastig is aan te tonen, wordt een verkenning van diverse tracévarianten, de voorkeur gegeven aan tracévariant A3. De variant waar het huidige ontwerpbestemmingsplan op ziet.

Tracékeuze
Tracévariant A3 is in 2013-2014 vastgesteld, maar op voorstel van een grondeigenaar is een andere uitvoeringsvariant onderzocht: tracévariant A4. Voordeel van deze variant is het feit dat deze de eigendommen van slechts één particulier doorsnijdt; bij tracévariant zijn dat er drie. Na een haalbaarheidsonderzoek bleek deze variant financieel en planologisch niet haalbaar en er was – volgens zeggen – onvoldoende draagvlak voor deze variant, zo staat het beschreven in het Raadsvoorstel ten behoeve van de Raadsvergadering van 18 april 2019 (**productie 1**).

Klaverblad
Rechtsbijstand Stichting

Het adviesrapport van Accent Adviseurs d.d. 15 februari 2019 (**productie 2**) heeft de besluitvorming in grote mate beïnvloed in die zin dat het Raadsvoorstel is ingegeven door dit rapport. In het adviesrapport van valt onder andere te lezen:

'Tracevariant A4 doorsnijdt de eigendommen van particulier, waarbij de woning wordt afgescheiden van het bedrijf. Er is onderzocht of er bij het bedrijf een nieuwe woning gerealiseerd kan worden en de huidige woning apart op de markt kan worden gebracht. Dit is niet kosteneffectief en leidt tot een hoog risicoprofiel. Mede omdat de provincie geen medewerking verleent aan de realisatie van woningen in het gebied ten westen van de randweg.'

Cliënten zijn van mening dat de besluitvorming ten aanzien van de voorkeursvariant niet getuigt van zorgvuldigheid. De Raad heeft een summiere onderbouwing gekregen waarbij vooral de bewering over onvoldoende draagvlak niet gestaafd lijkt. Voor clienten zou de A4-variant juist een uitkomst bieden, omdat hun perceel daarin geen rol speelt. Zij zien hun belangen niet of onvoldoende meegenomen in het advies waar het uiteindelijke besluit op gebaseerd is.

Nut en noodzaak randweg
Zoals hierboven reeds aangegeven laat de noodzaak van de randweg zich moeilijk aantonen. Volgens de stukken is het idee van een randweg voornamelijk ingegeven door overlast van vrachtverkeer en landbouwverkeer in een te krappe, daarvoor niet geschikte omgeving: de kern van Klundert. Het is daarom opvallend dat in het geactualiseerde verkeersonderzoek d.d. 3 mei 2021 van RHO cijfers over het effect van de randweg op de aantallen vrachtwagens niet zijn meegenomen en de conclusies over het effect leunen op een aantal aannames:

'Het effect van de randweg op de totale verkeersintensiteit is echter dermate significant, waardoor aangenomen wordt dat ook een groot deel van het vrachtverkeer straks van de nieuwe randweg gebruik zal maken. Daarbij komt dat in het centrum van Klundert geen grote bestemmingen voor vrachtverkeer zijn gelegen, waardoor het ook niet aannemelijk is dat vrachtwagen intensiteiten nog steeds relatief hoog zijn als de randweg is aangelegd. Dit sterkt de aanname dat het vrachtverkeer door het centrum van Klundert op de onderzochte wegvakken eveneens aanzienlijk zal afnemen.'

Cliënten vinden dat een dergelijk incompleet en onzorgvuldig opgesteld rapport niet als afdoende onderbouwing kan gelden voor het ontwerpbestemmingsplan, te meer omdat juist de verkeerssituatie aanleiding is geweest dit plan in gang te zetten. Op dat punt is er mijns inziens terecht onbegrip bij cliënten.

Luchtkwaliteit
In de Toelichting van het plan staat bij het onderdeel Luchtkwaliteit dat de luchtkwaliteit door de komst van de randweg niet wezenlijk verandert. Het argument dat daarbij wordt gebruikt is de verplaatsing van het verkeer van de kern Klundert naar de randweg. Overschrijdingen van grenswaarden stik- en fijnstof worden op basis van de NSL-monitoringstool langs de randweg niet gevonden.

Het verkeersonderzoek heeft zich gericht op de actualisatie van de gebruikte verkeersgegevens en het kwantificeren van de keuze voor de voorkeursvariant. In de quickscan wordt ook gekeken naar de toekomstige situatie met het jaar 2031 als uitgangspunt. Vanuit verkeerskundige invalshoek wordt de groei van het verkeer als niet significant aangemerkt. De ontwikkeling van de Blauwe Hoef heeft in verkeerkundige zin ook geen significant effect, zo stelt het rapport.

Postbus 3012 | 2700 KV Zoetermeer
079 - 3 204 204 | klaverblad.nl
KvK: 41156255
NL27 RABO 0101 0568 85

Het is duidelijk dat hier vanuit een ieders expertise wordt gerapporteerd, want dat is uiteraard de onderzoeksvraag. De gegevens uit het verkeersonderzoek zijn echter wel relevant voor de ontwikkelingen van de luchtkwaliteit langs de randweg. Er is dus sowieso een toename van verkeer in Klundert te verwachten. De bedoeling is dat het verkeer de randweg gaat nemen ter ontlasting van het centrum. Die toename en mogelijk nog meer toename door toekomstige woningbouw is niet terug te vinden in de Toelichting en/of de rapportage 'AERIUS-berekening met eigen rekenpunten'.

Het kan niemand ontgaan zijn dat er een stikstofcrisis gaande is. Cliënten achten een onderzoek dat rekening houdt met ontwikkelingen op het gebied van stik- en fijnstof bij het plan Randweg Klundert dan ook evident.

Ecologische verbindingszone
In het plangebied liggen de oude kreekrestanten van de Verlamde Vaart. De Verlamde Vaart behoort tot het Natuurnetwerk Brabant en is in de provinciale omgevingsverordening aangewezen als ecologische verbindingszone (EVZ). De EVZ is op dit moment nog niet gerealiseerd, maar de natuurwaarden dienen te worden gewaarborgd. Het plan beschrijft in de Toelichting een vrije onderdoorgang om zo de realisatie van de EVZ mogelijk te maken:

'Hierbij wordt gedacht aan een kunstwerk in de vorm van een brug die zorgt voor een vrije onderdoorgang onder de nieuwe randweg van 25 meter. Met deze vrije onderdoorgang is de realisatie van een verbindingszone in de toekomst mogelijk. Het gaat dan om het water én om de bijbehorende oevers, waar lopende doelsoorten als spitsmuis, marterachtigen, en otter gebruik van kunnen maken. Daarbij is van belang dat de oevers doorlopen onder het brugdek en dat er geen steunconstructies voor de brug in de EVZ-oeverzone komen te staan. Verder moet rekening gehouden worden met voldoende ruimte tussen maaiveld en brugdek, waarbij 1 tot 1,5 meter voldoende is. De nieuwe randweg ligt bij de rotonde op dijkhoogte en zakt af naar maaiveld in de polder. Ter plaatse van de kruising met de EVZ ligt de weg daarom hoger dan het polderniveau, waarmee geborgd wordt dat er ruimte tussen maaiveld en brugdek blijft. De exacte ruimte wordt duidelijk bij de nadere uitwerking, maar minimaal 1 meter is mogelijk. De gemeente zal de provincie bij de nadere uitwerking betrekken om de belangen van de EVZ te borgen.'

De hoogten van het brugdek en maaiveld zijn onderstreept, omdat de genoemde minima niet zijn terug te vinden in de bouwregels ten aanzien van de bestemming Water. Deze luiden:

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

a. ter plaatse van de bestemming 'Water' zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming of aangrenzende wegen toegestaan, zoals in- en uitritten, paden, bruggen, duikers, stuwen, steigers en keerwanden, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 3 m.

Cliënten achten de toekomstige inrichting van de EVB onvoldoende gewaarborgd in de planregels, daar er een *maximale* hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is opgenomen en geen *minimale* hoogte.

Postbus 3012 | 2700 KV Zoetermeer
079 - 3 204 204 | klaverblad.nl
KvK: 41156255
NL27 RABO 0101 0568 85

Klaverblad
Rechtsbijstand Stichting

Archeologie
In de archeologische rapportage van Econsultancy is een afwijkend advies opgenomen, omdat het advies onvoldoende onderbouwd is. In een aantal gebiedsdelen (Erf, Loopgraven en Kreek en Dijk) dient aanvullend onderzoek te worden gedaan vanwege de hoge verwachting in archeologische zin.

Los van het feit dat dit nadere onderzoek vóór de aanvang van de werkzaamheden ter realisatie van de randweg moet worden uitgevoerd, vragen cliënten zich af of de bestemmingsregels voldoende aansluiten bij de mogelijke uitkomsten van dit onderzoek. In de bestemmingsregels zijn Waarde – Archeologie 4, 6 en 7 opgenomen. Het is de vraag of deze regels volstaan bij relevante archeologische vondsten.

Economische uitvoerbaarheid
Als het plan doorgang heeft, zal er grond verworven moeten worden. Immers het plangebied strekt zich uit over een aantal particuliere percelen waaronder die van cliënten. Het steekt cliënten dat er in de voorbereiding van het plan niet tot nauwelijks aandacht is besteed van dit specifieke onderdeel. Tot nu toe zijn cliënten niet benaderd waardoor zij zich op z'n zachtst gezegd in de steek gelaten voelen. Daar waar enerzijds de over verkeeroverlast klagende burger wordt bediend door de gemeente, wordt de burger die in zijn eigendom en bedrijfsvoering dreigt te worden aangetast veronachtzaamd. Dit is een kwalijke zaak.

In het eerder aangehaalde Raadsvoorstel van 18 april 2019 wordt over de communicatie opgemerkt dat na afronding van de onderzoeken nader overleg en onderhandelingen met de grondeigenaren wordt vervolgd. Het woordje 'nader' impliceert dat er al een start is gemaakt met overleg, maar niets is minder waar. Het gebrek aan communicatie bevordert niet alleen de onzekerheid bij cliënten, maar strookt ook niet met de planning in het genoemde Raadsvoorstel. Daarin staat dat na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een kwartaal later de grondverwervingscontracten tot stand zijn gekomen. Uiteraard is deze planning globaal en niet afdwingbaar, maar het zou op zijn minst fatsoenlijk zijn om cliënten te betrekken in de grondverwervingsplannen teneinde het proces soepeler te laten verlopen.

In de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat het volgende:

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Volgens artikel 3.1.6 lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening dienen 'de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan' in de toelichting op het (ontwerp)bestemmingplan te worden opgenomen. In dit artikel wordt niet gesproken over *minimaal* inzicht, zie markering in de aangehaalde passage. Cliënten menen dan ook dat het huidige inzicht in de Toelichting ontoereikend is. De toevoeging van de vaststelling door de gemeenteraad en van de (passieve)exploitatie zelf waarnaar verwezen wordt, is in het kader van zorgvuldigheid niet alleen voor de hand liggend, maar ook noodzakelijk.

Conclusie
Uit het voorgaande blijkt dat cliënten het ontwerpbestemmingsplan Randweg Klundert op een aantal punten onvolledig en onzorgvuldig achten. Deze punten zien op de keuze van het voorkeurstracé, nut en noodzaak van de randweg, luchtkwaliteit de ecologische en archeologische onderbouwing en ten slotte laat de motivering van de economische uitvoerbaarheid ook te wensen over.

Postbus 3012 | 2700 KV Zoetermeer
079 - 3 204 204 | klaverblad.nl
KvK: 41156255
NL27 RABO 0101 0568 85

Klaverblad
Rechtsbijstand Stichting

Verzoek
Cliënten verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan 'Randweg Klundert' aan de hand van de ingebrachte zienswijze kritisch te bekijken en niet in te stemmen met het huidige plan.

Cliënten behouden zich het recht voor om hun zienswijze nader aan te vullen en zij zijn bereid tot een mondelinge toelichting.

Ten slotte maak ik op voorhand aanspraak op vergoeding van de kosten van de zienswijze in geval van aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,

Klaverblad Rechtsbijstand Stichting



mw. mr. P.M. Neuteboom

Postbus 3012 | 2700 KV Zoetermeer
079 - 3 204 204 | klaverblad.nl
KvK: 41156255
NL27 RABO 0101 0568 85


KLAVERBLAD RECHTSBIJSTAND
1
PRODUCTIE

gemeente Moerdijk

RAADSVOORSTEL

Onderwerp: project 181 Randweg Klundert - voorstel uitwerking A3-variant

Verantwoordelijke portefeuillehouder(s)	:	drs. T.H.R. Zwiers
Raadsvergadering van	:	18 april 2019
Agendering en agendanummer	:	RA 0802
Fase raadsbehandeling	:	Besluitvormend
Zaaknummer	:	34156

Stukken ter inzage:

1. Startdocument Randweg Klundert april 2015
2. Verslag informatieavond 12 december 2017
3. Raadsinformatiebrieven diversen
4. Uitwerking tracévariant A3 Randweg Klundert door Accent Adviseurs 15 februari 2018
5. Risicoanalyse (vertrouwelijk bijgevoegd)

Gevraagd raadsbesluit

De raad besluit ten behoeve van het uitvoeren van het project 181 Randweg Klundert:

1. In te stemmen met de resultaten van het onderzoek uitwerking tracévariant A3 Randweg Klundert conform het onderzoek van Accent Adviseurs van 15 februari 2019;
2. Op basis van de resultaten van het onderzoek te besluiten tot realisering van de tracévariant A3 Randweg Klundert en de daarvoor benodigde bestemmingsplanprocedure en benodigde onderzoeken op te starten;
3. Een bedrag van € 200.000, - beschikbaar te stellen voor het starten van de voorbereidende procedures voor de feitelijke realisering van de tracévariant A3 Randweg Klundert en de middelen ten laste te brengen van de algemene reserve.

(Publieks)Samenvatting

Op 23 april 2015 heeft de gemeenteraad de tracévariant A3 Randweg Klundert aangewezen als voorkeursalternatief en het startdocument voor het project vastgesteld. In 2015 is gestart met het onderzoek naar en de verdere uitwerking en verbetering van deze variant in de vorm van uitvoeringsvarianten. Onderdeel van het onderzoek was ook het in beeld brengen van mogelijk aanvullende snelheid remmende en verkeer werende maatregelen in de kern Klundert. Uit dit onderzoek kwam een uitvoeringsvariant naar voren die op haalbaarheid is onderzocht; de zogenaamde A4-variant. Eind 2017 is dit onderzoek afgerond en de algemene conclusie is dat voor de uitwerking van de A4-variant financieel, planologisch niet haalbaar is en er niet voldoende maatschappelijk draagvlak is. De raad is geïnformeerd bij raadsinformatiebrief van 8 februari 2018. Op verzoek van omwonenden en andere belanghebbenden zijn in maart 2018 nieuwe verkeerstellingen gehouden. Op basis van de actuele tellingen is er geen aanleiding om de uitwerking van de randweg en de tracévariant A3 te heroverwegen. Accent Adviseurs heeft een nadere uitwerking gemaakt voor de tracévariant A3 Randweg Klundert, de beleidsmatige en planologische haalbaarheid op hoofdlijnen aangetoond en een actuele kostenraming gemaakt. Op basis van deze uitwerking kan uw raad besluiten tot realisering van de tracévariant, eventuele aanvullende maatregelen in de kern Klundert en daarvoor de benodigde procedures op te starten. Voor de het starten van de voorbereidende procedures voor de feitelijke realisering van de tracévariant A3 Randweg Klundert wordt voorgesteld een krediet beschikbaar te stellen van € 200.000,-.

gemeente Moerdijk

Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding
Naar aanleiding van klachten en vragen van diverse bewoners van t Walletje, Zevenbergsepoort en Oliemolenstraat in verband met verkeersoverlast, is in 2012 gestart met een onderzoek naar de verkeerssituatie in en rondom Klundert. Op grond van eerdere onderzoeken is het voorstel gekomen een randweg te realiseren met mogelijk aanvullende maatregelen in de kern om de ongewenste verkeersoverlast op te lossen. Vanaf begin is duidelijk aangegeven dat de noodzaak voor het aanleggen van de randweg lastig aan te tonen is. De CROW-cijfers zijn richtinggevend, niet normerend. Wel is overduidelijk gebleken dat de samenstelling van het verkeer en de ruimtelijke situatie in de kern Klundert zorgen voor veel overlast. Er is sprake van veel vrachtverkeer en landbouwverkeer in een te krappe, daarvoor niet geschikte omgeving. De gemeenteraad heeft dit onderkend en opdracht gegeven voor nadere verkenning met mogelijke tracévarianten. Volgens de onderzoeken uit 2013 en 2014 is de mogelijkheid van de aanleg van een randweg aangetoond. Er zijn verschillende varianten beoordeeld, waarbij de tracévariant A3 als voorkeursvariant is vastgesteld. De randweg wordt in eerste instantie geen druk bereden weg. Na aanleg zullen ongeveer 1.000 doorgaande voertuigen uit de kern verplaatst worden naar de rand. Daarnaast worden ongeveer 1.400 extra voertuigen verwacht door het effect dat de randweg een reëel alternatief wordt. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de woningbouwplannen voor de kern Klundert, die na realisering ook een effect hebben op het aantal verkeersbewegingen.
In 2015 is gestart de uitwerking en verbetering van deze variant in de vorm van uitvoeringsvariant (en). Onderdeel was ook het in beeld brengen van mogelijk aanvullende snelheid remmende en verkeer werende maatregelen in de kern Klundert. Uit dit onderzoek en op verzoek van een grondeigenaar kwam een uitvoeringsvariant naar voren, waarvan het college het interessant vond om die op haalbaarheid te onderzoeken: de zogenaamde A4-variant. Eind 2017 is dit onderzoek afgerond en de algemene conclusie was dat de A4-variant financieel en planologisch niet haalbaar was en er niet voldoende maatschappelijk draagvlak hiervoor was. De raad is geïnformeerd bij raadsinformatiebrief van 8 februari 2018. In vervolg op de informatiebijeenkomst van 14 december 2017, zijn op verzoek van de bewoners en belanghebbenden in maart 2018 nieuwe verkeerstellingen gehouden. De actuele tellingen geven geen aanleiding om de uitwerking van de randweg en de tracévariant A3 te heroverwegen. Accent Adviseurs is opdracht gegeven om de planologische haalbaarheid van de tracévariant A3 aan te tonen en een kostencalculatie te maken. Deze is nu gereed. De rapportage is bijgevoegd. Op basis van de aangeleverde rapportage kan nu de afweging gemaakt worden om met het project een vervolgfase in te gaan en allereerst te starten met de bestemmingsplanprocedure voor de realisering van de randweg Klundert, tracévariant A3 zoals voorgesteld inclusief een naastliggende fietsverbinding.

Belang
Een duurzame verkeerskundige oplossing bieden voor de onderzochte en geconstateerde verkeersoverlast in het centrum van de kern Klundert, veroorzaakt door vooral zwaar verkeer, landbouwverkeer en niet bestemmend verkeer.

Centrale vraag
Willen we op basis van de uitgevoerde onderzoeken besluiten tot een vervolg in de realisering van de randweg Klundert tracévariant A3?

Beoogd maatschappelijk resultaat
Door realisering van de randweg Klundert met aanvullende verkeer remmende maatregelen in de kern wordt de verkeersoverlast weggenomen.

Kaders
Startdocument Randweg Klundert april 2015
Uitwerking tracévariant A3 Randweg Klundert door Accent Adviseurs 15 februari 2018

gemeente Moerdijk

Argumenten

Pro

- Realisering van een randweg voor het oplossen van de ongewenste verkeersoverlast in de kern Klundert.
- Verbetering van de verkeersafwikkeling en doorstroming in en rondom de kern Klundert.
- Zorgen voor een verkeersveiligere situatie in de driehoek Zevenbergsepoort, 't Walletje en Molenstraat.
- Voorbereidend op toekomstige ontwikkelingen in de kern Klundert is aanleg van de randweg opportuun.

Contra

- Het landelijk gebied wordt doorsneden door een nieuwe weg.
- De investering voor aanleg is gecalculeerd op € 3.500.000, - prijspeil 2019, waarbij in relatie tot de noodzaak de vraag is of dit een maatschappelijk verantwoorde investering is. De uiteindelijke kosten zijn afhankelijk van het moment van gunnen van uitvoering werk en het prijspeil. Uitgaande van een procestijd voorbereiding van circa 2,5 jaar met een gemiddelde jaarlijkse indexering van 5% betekent dit € 3.800.000,- in 2021

Alternatieven

- De alternatieve tracés zijn in een aparte studie beoordeeld en als minder effectief besproken.
- De in 2017 onderzochte variant A4 is beoordeeld op planologische, maatschappelijke en financiële haalbaarheid en is geen reëel alternatief.

De geschetste alternatieven zijn onderzocht en beleidsmatig, financieel of qua betrouwbaarheid niet haalbaar of realistisch.

---

gemeente Moerdijk

Maatschappelijk draagvlak
In de afgelopen jaren is het draagvlak voor de aanleg van de randweg geregeld onderwerp van discussie en overleg geweest. Na vaststelling van het startdocument in 2015 zijn er diverse gesprekken geweest met grondeigenaren, bewoners van 't Walletje, Zevenbergsepoort, Oliemolenstraat en omgeving, de stadstafel Klundert en andere belanghebbenden. Het project kent voor- en tegenstanders. Voor de uitwerking van de randweg tracévariant A3 is het overleg met een grote groep belanghebbenden op 12 december 2017 richtinggevend geweest voor het vervolgproces. Deze groep belanghebbenden bestond uit de partijen (of een vertegenwoordiging van) die hiervoor genoemd zijn. De draagvlakmeting op deze avond geeft duidelijk aan dat de omgeving twijfelde aan de noodzaak voor aanleg van een randweg en dat men de ook de actualiteit van de verkeerstellingen ter discussie stelde. Daarnaast hebben bewoners uit de omgeving van het 't Walletje en de Oliemolenstraat op voorhand bezwaren ingediend tegen een eventuele aanleg van de variant A4. De betrokken grondeigenaren hebben aangegeven tegen de aanleg van de randweg primair en tegen de voorkeursvariant A3 secundair te zijn. De actualiteit van de verkeerstellingen is door middel van de nieuwe tellingen in maart 2018 ingevuld. In het rapport van Accent Adviseurs is aandacht besteed aan de nut en noodzaak. In algemene zin kan geconcludeerd worden dat een meerderheid van de bewoners uit de directe omgeving positief staan ten opzichte van de aanleg van de randweg, dat men de noodzaak daarvoor onderschrijft en dat de uitdrukkelijke voorkeur ligt bij de tracévariant A3. De eigenaren/gebruikers van de gronden waarover het wegtracé komt te liggen hebben bezwaren. Dit geldt in mindere mate voor de gronden die in eigendom zijn van het Rijksvastgoedbedrijf, die in het belang van een maatschappelijke ontwikkeling bereid zijn om gronden te verkopen.

Financiële consequenties
De aanleg van de tracévariant A3 is becijferd. De totale kosten volgens de meest recente calculatie van 15 februari 2019 bedragen € 3.500.000, - (afgerond prijspeil 2019). Rekening houdend met een proceduretijd van ongeveer 2 jaar (bestemmingsplanprocedure, grondverwerving, technische uitwerking en aanbesteding) zal daadwerkelijke start uitvoering op zijn vroegst 2e helft 2021 plaats gaan vinden. Uitgaande van een jaarlijkse indexering van 5% betekent dit dan een investering van circa € 3.800.000, -. De financiële quickscan uit 2014 ging uit van een investering van circa € 2.900.000, -. In de kadernota in de financiële claims voor projecten voor de ontwikkeling van een randweg Klundert rekening gehouden met een claim van € 3.000.000, -. De huidig prognoses wijzen uit dat voor uitvoering (2019) minimaal € 500.000, - meer zal gaan bedragen. De uiteindelijke kosten zijn afhankelijk van het moment van gunnen van uitvoering werk en de bouwkostenscan van dat jaar. Er dient voorzichtigheidshalve uitgegaan te worden van een totale voorbereidingstijd van 2,5 jaar. Met een gemiddelde jaarlijkse indexering van 5% betekent dit dat de kosten in 2021 kunnen oplopen tot € 3.800.000, -. Op dit moment is niet goed te becijferen wat de uiteindelijke aanlegkosten zijn. Om met de voorbereiding te kunnen starten wordt een krediet van € 200.000,- voorgesteld om de voorbereidende planologische procedures en de benodigde grondverwerving te bekostigen.

Communicatie
Met grondeigenaren, bewoners van 't Walletje, Zevenbergsepoort, Oliemolenstraat en omgeving, de stadstafel Klundert en andere belanghebbenden is op verschillende manieren gecommuniceerd over de onderzoeken en ontwikkelingen aangaande de randweg Klundert. De voortgang en stand van zaken is door middel van bijeenkomsten, bij overleggen aan de stadstafel en per mail regelmatig medegedeeld. De directe communicatie met de twee particuliere grondeigenaren is lastig, omdat zij tegen de aanleg van de randweg zijn en geen toestemming hebben verleend voor het betreden van hun terrein voor grondonderzoeken. In het belang van de voortgang van het project zijn eerst de andere onderzoeken afgerond en is op basis van betrouwbare kencijfers afwegingen gemaakt over de haalbaarheid, voordat nader overleg en onderhandelingen met de grondeigenaren wordt vervolgd. Over het proces en de afwegingen is uw raad door middel van raadsinformatiebrieven op gezette tijden geïnformeerd.

Realisatie: risico's, planning en evaluatie

Risico's
De risico's zijn in een afzonderlijke risicomatrix uitgewerkt, gekwalificeerd en met maatregelen en actoren voorzien. Deze is vanwege de politiek maatschappelijk discussie vertrouwelijk bijgevoegd.

Planning
De planning ziet er als volgt uit:

- Communicatie besluitvorming/vervolgproces	18 april tot 1 juli 2019
- Wettelijk vooroverleg bestemmingsplan / onderzoeken	1 juli 2019
- Start planologische procedure / grondverwerving	1 september 2019
- Vaststelling bestemmingsplan	2e kwartaal 2020
- (Aanvullend)Kredietvoorstel	2e kwartaal 2020
- Onherroepelijk bestemmingsplan (*)	3e kwartaal 2020
- Grondverwerving (contracten)(**)	4e kwartaal 2020
- Aanbesteding	2e kwartaal 2021
- Start aanleg	medio 2021

(*) afhankelijk van beroepsprocedure Raad van State
(**) uitgaande van minnelijke verwerving

Evaluatie
Het project wordt na realisatie op de gebruikelijke manier afgerond, door middel van het opstellen van een eindevaluatie.

Mocht u vragen hebben over dit voorstel, dan kunt u contact opnemen van de griffier via telefoonnummer 14 0168.

Zevenbergen, 26 februari 2019

Burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

P.A.M. van Bavel J.P.M. Klijs

gemeente Moerdijk

RAADSBESLUIT

Raadsvergadering van 18 april 2019

De raad van de gemeente Moerdijk,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26 februari 2019;

overwegende het belang van een duurzame verkeerskundige oplossing bieden voor de onderzochte en geconstateerde verkeersoverlast in het centrum van de kern Klundert, veroorzaakt door vooral zwaar verkeer, landbouwverkeer en niet bestemmend verkeer

BESLUIT

1. In te stemmen met de resultaten van het onderzoek uitwerking tracévariant A3 Randweg Klundert conform het onderzoek van Accent Adviseurs van 15 februari 2019;
2. Op basis van de resultaten van het onderzoek te besluiten tot realisering van de tracévariant A3 Randweg Klundert en de daarvoor benodigde bestemmingsplanprocedure en benodigde onderzoeken op te starten;
3. Een bedrag van € 200.000, - beschikbaar te stellen voor het starten van de voorbereidende procedures voor de feitelijke realisering van de tracévariant A3 Randweg Klundert en de middelen ten laste te brengen van de algemene reserve.

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 18 april 2019,

de griffier, de voorzitter,

H.D. Tiekstra J.P.M. Klijs


KLAVERBLAD RECHTSBIJSTAND
2
PRODUCTIE



ACCENT adviseurs



Uitwerking tracévariant A3

Randweg Klundert

Gemeente Moerdijk

Colofon

Titel:	Uitwerking tracévariant A3
Auteur(s):	Frank van der Putten, Bram Louwers en Roel Mennen
Opdrachtgever:	Gemeente Moerdijk
Projectnaam:	Randweg Klundert
Projectnummer:	18061
Datum:	15 februari 2019
Status:	Concept
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor **goed**

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Opdracht en resultaat 6
1.3 Leeswijzer 6

2 Verkeerskundige uitgangspunten 8

2.1 Voortraject 8
2.2 Categorisering wegennet 11
2.3 Tracé A3 12
2.4 Lengteprofiel 14

3 Planologisch kader 16

3.1 Beleidsscan 16
3.2 Omgevingstoets 19

4 Kostenraming 28

4.1 Uitgangspunten 28
4.2 Raming 29

5 Conclusies en aanbevelingen 31

5.1 Conclusies 31
5.2 Aanbevelingen 31

Bijlagen

Bijlage 1: Lengteprofiel tracévariant A3 (separaat bijgevoegd)

Bijlage 2: Kostenraming

VrAag

Een helder antwoord

voor goed

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Moerdijk heeft Accent adviseurs gevraagd een nadere uitwerking te maken van tracévariant A3, voor de randweg Klundert. In 2014 is deze variant als voorkeur vastgesteld door de gemeenteraad, zie figuur 1.



figuur 1: tracé variant A3

De vraag voor de nadere uitwerking is door de gemeente Moerdijk in 2015 gesteld. In de tussentijd zijn verschillende aanvullende varianten afgewogen (A4 en A5) en zijn mogelijk aanvullende maatregelen onderzocht (ongelijkvloerse kruisingen). Uiteindelijk is in 2017 door het college van B&W besloten dat A3 de voorkeursvariant blijft en dat deze nader uitgewerkt dient te worden.

Een aantal gegevens ontbreken nog

Voor een gedetailleerde uitwerking van het ontwerp en de kostenraming van A3 is het wenselijk de maaiveldhoogtes voor de ligging van de weg in beeld te hebben. Ook de samenstelling van de ondergrond is van belang vanwege een betrouwbaar funderingsadvies. De particuliere eigenaren en pachters zijn betrokken bij eerdere afwegingen en worden ook nog gehoord in de verdere uitwerking. Echter, zijn zij niet direct gebaat bij de aanleg van de randweg en hebben zij bezwaren geuit. Zolang de aanleg niet definitief is, zijn zij terughoudend en hebben daarom geen toestemming verleend voor betreden van hun gronden. Daarom is voor de hoogteligging en het lengteprofiel van het tracé gebruik gemaakt van de Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN).

De gegevens over de ondergrond ontbreken nog. Daarom zijn voor de fundering van de weg aannames gedaan om de kosten op te baseren.

1.2 Opdracht en resultaat

Opdracht

In overleg met de gemeente Moerdijk is bepaald dat de gemeenteraad geïnformeerd moet worden over de randweg Klundert en dat een keuze gemaakt moet kunnen worden of ingezet wordt op verdere uitwerking en realisatie van de weg.

Resultaat

Deze rapportage is een aanscherping en actualisatie van de tracévariant A3 op verkeerskundige en ruimtelijke aspecten. Ook de kostenraming is aangescherpt op de actuele beschikbare informatie. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad geïnformeerd worden om een besluit te kunnen nemen over het vervolg voor de randweg Klundert.

1.3 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor de opdracht en het resultaat. Hoofdstuk twee gaat in op de verkeerskundige aspecten van het tracé, inclusief een ontwerp met lengteprofiel. Hierna is een actuele beschrijving van de beoordelingsaspecten opgenomen in hoofdstuk drie. De rapportage sluit af met hoofdstuk vier, waarin conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen.



Resultaat is onze taak

voor **goed**

2 Verkeerskundige uitgangspunten

Dit hoofdstuk vat het voortraject en de verkeerskundige uitgangspunten samen. De input is voor een deel overgenomen uit de oorspronkelijke rapportage, omdat hierin geen aanpassingen zijn doorgevoerd.

2.1 Voortraject

De bewoners van 't Walletje, Zevenbergsepoort en Oliemolenstraat ervaren overlast en hebben gevraagd om maatregelen. Daarom is in 2012 gestart met een analyse van de verkeerssituatie in Klundert.

Analyse verkeerssituatie

In 2012 is gestart met de beoordeling van de klachten en meldingen en analyse van de verkeerssituatie, om de verkeerssituatie in Klundert objectief te kunnen beoordelen. De noodzaak van een randweg is objectief gezien lastig aan te tonen. Wel is gebleken dat de samenstelling van het verkeer en de ruimtelijke situatie in de kern Klundert zorgen voor de overlast. Er is sprake van relatief veel vracht- en landbouwverkeer in een krappe omgeving. Doordat de verharding doorloopt van gevel naar gevel worden trillingen doorgegeven aan de omgeving. Die trillingen en gevoelens van onveiligheid worden vooral veroorzaakt door zwaar en groot verkeer. Met deze conclusie is gekeken naar mogelijke maatregelen. Een randweg met aanvullende maatregelen in de kern lost de problemen op. De gemeenteraad heeft dit onderkend en heeft vervolgens opdracht gegeven voor een nadere verkenning van de randweg en mogelijke tracévarianten.

Verkenning tracévarianten

Vervolgens is in 2013 een vervolgonderzoek opgestart en in 2014 opgeleverd, rekening houdend met mogelijke tracévarianten, om te kunnen beoordelen of er dwangpunten zijn. In dat onderzoek is geconstateerd dat een randweg mogelijk is en is op basis van een uitgebreid beoordelingskader voorkeurvariant A3 vastgesteld. De randweg wordt in eerste instantie geen druk bereden weg. Uitgangspunt is dat circa 1.000 doorgaande voertuigen uit de kern worden verplaatst naar de randweg. Tevens worden 1.400 extra voertuigen op de randweg verwacht, omdat de randweg voor dat verkeer een reëel alternatief is. Daarbij is uitgegaan van de toen geldende situatie in Klundert. Er is geen rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Uitwerking voorkeursvariant

In 2015 is gestart met de uitwerking van de voorkeursvariant. Doel is om als gemeenteraad een definitief standpunt te kunnen innemen over de randweg Klundert. In die uitwerking zijn aanvullende analyses uitgevoerd. Er is gekeken naar toegevoegde tracévarianten A4 en A5 en er is beoordeeld of de ongelijkvloerse kruisingen van de randweg gerealiseerd kunnen worden.

Tracévarianten A4 en A5

Op verzoek van één van de betrokken particulieren zijn twee tracévarianten onderzocht waarbij alleen deze particulier betrokken is. Ook de gronden van RVD zijn dan niet nodig. De varianten zijn weergegeven in figuur 2.



figuur 2: tracévarianten A4 (links) en A5 (rechts)

Tracévariant A4 doorsnijdt de eigendommen van particulier, waarbij de woning wordt afgescheiden van het bedrijf. Er is onderzocht of er bij het bedrijf een nieuwe woning gerealiseerd kan worden en de huidige woning apart op de markt kan worden gebracht. Dit is niet kosteneffectief en leidt tot een hoog risicoprofiel. Mede omdat de provincie geen medewerking verleent aan de realisatie van woningen in het gebied ten westen van de randweg.

Tracévariant A5 is niet helemaal uitgewerkt. Het perceel Zevenbergseweg 8 zou mogelijk op de markt komen en verkend is of de randweg over dit perceel ingepast kon worden. Vanwege de waterloop, hoogteverschillen en krappe ruimte is dit niet mogelijk en is deze variant geen reëel alternatief.

Ongelijkvloer kruisen randweg

Aanvullend is onderzocht of de randweg door de particulier vrij (ongelijkvloers) gekruist kan worden, zodat hij vrij kan bewegen tussen zijn eigendom en gepachte gronden. Er is voor tracévarianten A3 en A4 beoordeeld of een tunnel of een brug ingepast kan worden. Hierbij is de conclusie getrokken dat dit in theorie mogelijk is, zuidelijk van de kippenstal. Echter, vanwege de hoge kosten, voor een individuele gebruiker, de ligging binnen het schootsveld en de consequenties voor archeologie, bodem en water is geconstateerd dat een dergelijke kruising niet kan.

Conclusie aanvullende afwegingen

Uit de nadere verkenningen van tracévarianten en de onderzoeken naar de mogelijkheid om ongelijkvloers te kruisen is geconstateerd dat dit niet mogelijk. Het college van de gemeente Moerdijk heeft daarom in 2017 uitgesproken dat tracé A3 de voorkeursvariant blijft.

Stand van zaken

Verkeerskundig gezien is variant A4 een mogelijke oplossing, met een beperkt lager risicoprofiel. Op 12 december 2017 is een informatiebijeenkomst georganiseerd. Daarop hebben aanwezigen aangegeven A4 minder wenselijk te vinden. Dus een hoger risicoprofiel. Tevens moet bij A4 rekening worden gehouden met hogere kosten. Daarom is teruggevallen op A3. Er waren voor- en tegenstanders voor de randweg. Het aandeel tegenstanders op de avond was groter dan het aantal voorstanders, waardoor de voorstanders enigszins overstemd werden.

Tijdens de avond is aangegeven dat de gehanteerde gegevens inmiddels verouderd zijn. Er zijn daarom controletellingen uitgevoerd. Deze laten vergelijkbare aantellen verkeer zien als in de oorspronkelijke onderzoeken. Op basis daarvan kan geconcludeerd worden dat de problematiek niet verandert is en dat de randweg nog steeds een oplossing kan betekenen voor de overlast op 't Walletje, Zevenbergsepoort en Oliemolenstraat.

De wens is A3 verder uit te werken, om vervolgens een keuze te kunnen maken tussen wel of niet doorgaan met realisatie. Omissie hierin is het ontbreken van bodemgegevens, omdat de gronden nog niet betreden kunnen worden om boringen uit te voeren.

2.2 Categorisering wegennet

Wegennet Klundert en omgeving

De wegen in en rondom Klundert zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dit betekent dat verblijven hier prioriteit heeft en verkeer ondergeschikt is. Buiten de bebouwde kom is de maximum snelheid 60 km/uur en binnen de bebouwde kom 30 km/uur. De Stoofdijk en Zevenbergsepoort zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type I. Verblijven heeft hier nog steeds prioriteit, type I betekent een lichte verkeersfunctie. Dit geeft aan dat dit de wegen zijn waarover de gemeente het verkeer wil afwikkelen. De Zevenbergseweg vormt als gebiedsontsluitingsweg de overgang van 30 km/uur binnen de bebouwde kom ('t Walletje en Zevenbergsepoort), via deze weg met 50 km/uur naar 80 km/uur buiten de bebouwde kom. In de wegencategorisering van de gemeente is de weg aangegeven als erftoegangsweg type I, maar dit is op straat nog niet doorgevoerd. De Oliemolenstraat en 't Walletje zijn erftoegangsweg type II en hebben enkel een verblijfsfunctie, terwijl hier in de huidige situatie nog steeds verkeer over wordt afgewikkeld.

In een eerdere fase is onderkend dat een randweg voor Klundert meerwaarde heeft:

- Op de doorgaande wegen door Klundert wordt de maximum intensiteit behorende bij het wegtype overschreden (Hoogstraat en Oliemolenstraat).
- Er rijdt te veel vrachtverkeer en landbouwverkeer door de kern (Hoogstraat, Oliemolenstraat, Zevenbergsepoort en 't Walletje). Dit is het probleem veroorzakend verkeer.
- Klundert wordt geconfronteerd met doorgaand verkeer, vooral tussen Stoofdijk en Zevenbergsepoort (met percentages van 29 – tot 48%).

Verkeer op de randweg

De randweg zal een meerwaarde hebben voor de geconstateerde verkeersproblemen. Voor alle varianten geldt dat het doorgaande verkeer daar gebruik van kan en zal maken. Dat zijn ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Variant A3 is daarnaast een goed alternatief voor verkeer van of naar de noord-westelijke woonwijken van Klundert. De randweg trekt dan ongeveer 1.400 motorvoertuigen per etmaal extra. Dit geeft een etmaalintensiteit van minimaal 2.400 motorvoertuigen per etmaal.

Verkeer door Klundert neemt af, met minimaal 1.000 voertuigen. Waarschijnlijk zijn de aantallen hoger, omdat verkeer uit Rondeel en omliggende straten relatief gemakkelijk van de randweg gebruik kan maken. Daarom worden de aanvullende 1.400 voertuigen op de randweg verwacht. Dit betekent een afname van verkeer op 't Walletje, in de Zevenbergsepoort en op de Oliemolenstraat en Hoogstraat. Dit zijn de wegen waar nu overlast wordt ervaren.

Wat de exacte aantallen afnames zijn is lastig in te schatten, maar zoals eerder aangegeven wordt vooral het probleem veroorzakende zware verkeer verleid om de randweg te gebruiken en niet door de kern te rijden.

Actuele ontwikkelingen

De gemeente heeft in januari 2019 kenbaar gemaakt dat de ontwikkeling van de wijk Blauwe Hoef wordt opgepakt. De ontwikkeling betekent dat er zo'n 75 – 100 woningen gerealiseerd gaan worden. Deze wijk is voorzien aan de noord-westzijde van Klundert. Dit betekent dat verkeer van en naar de wijk de randweg zal gaan gebruiken.

Op basis van het landelijke kencijfer van CROW genereert iedere woning ongeveer 5 – 7 verplaatsingen per etmaal. Dit betekent voor de randweg circa 600 extra voertuigen.

2.3 Tracé A3

Wegfunctie

De categorisering voor de randweg is erftoegangsweg type 1. De weg ligt buiten de bebouwde kom, heeft een lichte ontsluitingsfunctie en krijgt dus een maximum snelheid van 60 km/uur. Vanwege die ontsluitingsfunctie en uit oogpunt van verkeersveiligheid is in het ontwerp rekening gehouden met vrijliggende fietspaden. Of deze in de realisatie direct moeten worden meegenomen kan later nog bepaald worden.

De wegen in Klundert worden erftoegangsweg type 2, als de randweg gerealiseerd wordt.

De huidige snelheidsaanpassing vindt plaats bij de bebouwde komgrens, van 80 naar 50 km/uur. Vlak voor de aansluiting van de Molenberglaan rijdt het verkeer een 30 km/uur zone in. Het voorstel is kort bij de aansluiting op de randweg de snelheid aan te passen van 80 naar 60 km/uur. Bij de huidige komgrens kan dan meteen naar 30 km/uur worden gegaan.

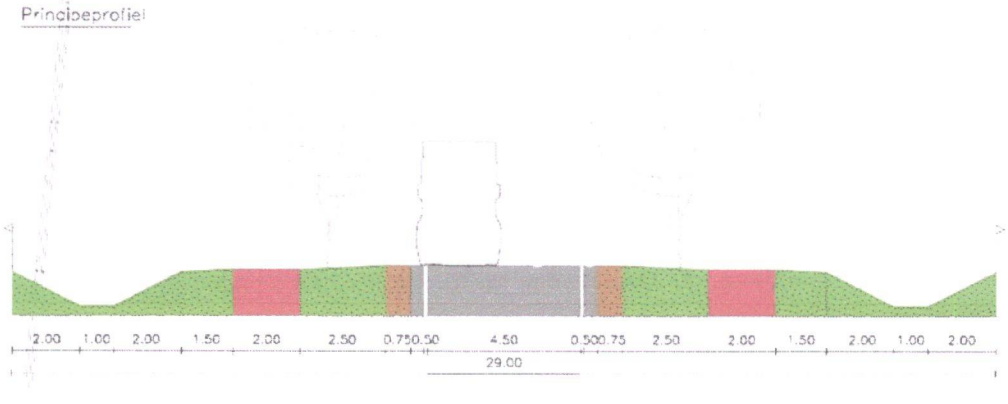
Dwarsprofiel

Het volgende dwarsprofiel is samengesteld, gebaseerd op de landelijke en gemeentelijke inrichtingsrichtlijnen:

- geen rijrichtingscheiding
- verhardingsbreedte 5,50 meter
- bermbeveiliging in de vorm van halfverharding of grasbeton, 0,75 meter
- breedte rijloper van 4,50 meter
- kantstreep, 1 – 3 streep op wegvakken en 3 – 1 streep in bochten en bij drempels (op 0,40 meter uit de kant van de weg)

- snelheidsremmende maatregelen in de vorm van (wegvak-)plateaus of een bocht (onderlinge afstand ca. 300 meter)
- zijberm van minimaal 2,50 meter voor bijvoorbeeld kabels en leidingen
- vrijliggende fietspaden van 2,00 meter
- berm tussen fietspad en sloot 1,50 meter
- sloot, 5,00 meter

Een visualisatie van het principe dwarsprofiel staat in figuur 3. Vanuit landschappelijk oogpunt zullen de bomen niet gerealiseerd worden, om de weg zo min mogelijk te accentueren in het landschap.



figuur 3: principeprofiel randweg Klundert

Ontwerptoelichting

Het dwarsprofiel uit figuur 3 is als vertrekpunt genomen voor de uitwerking van het tracé. Vervolgens is zo veel als mogelijk aangesloten op bestaande landschappelijke structuren. De weg loopt parallel aan de perceelgrenzen.

Aansluiting op bestaand maaiveld

De bestaande wegenstructuur ligt aanzienlijk hoger dan de polder waar de randweg door aangelegd wordt. Er is voor gekozen de bestaande structuren van dijken te handhaven en de nieuwe weg in de polder op bestaand maaiveld neer te leggen. Daarmee worden bestaande structuren en zichtlijnen zo veel als mogelijk in stand gehouden en wordt de openheid gerespecteerd. Daarom worden ook geen bomenrijen langs de weg geplaatst.

Vanaf de bestaande wegenstructuur loopt de weg ongeveer twee meter omlaag naar het maaiveld van de polder. Het hellingspercentage van de randweg bedraagt 2%. Uitgaande van een hoogteverschil van circa 2 meter, betekent dit een hellinglengte van 50 meter. In de tekening is rekening gehouden met taluds aan de zuidkant, van 1:2 (minimaal voorgeschreven is 1:1,5).

Bochtstralen

Bij het ontwerp zijn bewust niet alle bochtstralen conform de richtlijnen uitgevoerd, maar krapper. Ze voldoen aan de wettelijke normen en zorgen voor een lagere rijsnelheid. De krappere bogen vragen substantieel minder ruimtebeslag. De nu ingepaste bochtstralen passen bij de ontwerpsnelheid en zorgen ook voor snelheidsverlaging vlakbij de aansluitingen met bijvoorbeeld de Klundertsedijk.

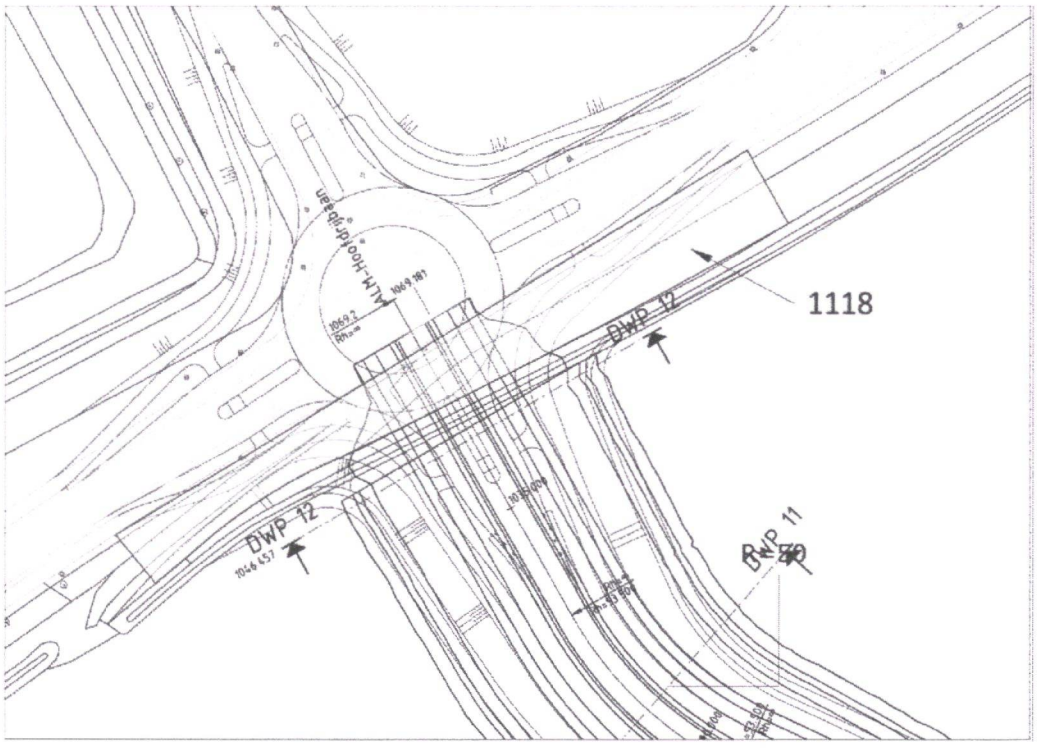
2.4 Lengteprofiel

Lengteprofiel tracé A3 en aansluiting Zevenbergseweg

Van het tracéverloop is een lengteprofiel gemaakt. Dit geeft inzicht in hoogteverschillen ten opzichte van het maaiveld en de benodigde hoeveelheid grondwerk. De hoogtes op verschillende dwarsdoorsnedes is in de tekening opgenomen. De hoogtes zijn gebaseerd op de Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN). De tekening is als bijlage 1 separaat bijgevoegd.

Rotonde Stoofdijk

Tevens dient rekening te worden gehouden met de realisatie van de rotonde, als aansluiting op de Stoofdijk. In figuur 4 is duidelijk gemaakt met welke oppervlakte er rekening moet worden gehouden om de rotonde te kunnen realiseren. Deze 1.118 m^2 moet worden opgehoogd om op gelijke hoogte te komen met de Stoofdijk. Daarvoor geldt de eerder aangegeven hoogte van iets meer dan 2,00 meter.



figuur 4: oppervlakte inpassing rotonde (1.118 m2)

De verwijzingen naar de dwarsprofielen corresponderen met de bijgevoegde tekening met lengte- en dwarsprofielen.

3 Planologisch kader

3.1 Beleidsscan

3.1.1 Besluit milieueffectrapportage

In het voorstadium van een ruimtelijke ontwikkeling is het van belang om na te gaan of er mogelijk significant nadelige milieueffecten op kunnen treden. De milieueffectrapportage (m.e.r.) is hiervoor als wettelijk instrumentarium ontwikkeld. Het doel hiervan is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

Op 7 juli 2017 is een wetswijziging van het Besluit milieueffectrapportage inwerking getreden. De wetswijziging heeft tot gevolg dat nu ook onder de drempelwaarwaarden uit de D-lijst van het Besluit MER een formele procedure en apart besluit is vereist. In de overkoepelende Europese richtlijn '2011/92/EU' is in bijlage II, lid 10, onder e, een categorie 'aanleg van wegen, havens en haveninstallaties, met inbegrip van visserijhavens' opgenomen. Dit betreft een algemene categorie voor de aanleg van alle type wegen. Deze Europese richtlijn geldt op basis van jurisprudentie als overkoepelend juridisch kader. Op grond hiervan is ten aanzien van de randweg Klundert een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist. Op basis van deze beoordeling dient het bevoegd gezag te besluiten of er noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure.

De beslissing of een m.e.r.-procedure dient te worden doorlopen moet zijn genomen vóór de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Het is daarom van belang dat tijdig wordt gestart met het verrichten van de benodigde onderzoeken naar de relevante milieuaspecten.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening de ladder voor duurzame verstedelijking als motiveringseis opgenomen. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet een beschrijving van de behoefte plaatsvinden en, indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte wordt voorzien.

De aanleg van de randweg Klundert wordt op basis van jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:448) niet gerekend tot een stedelijke ontwikkeling, in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening. Daarnaast volgt dit zowel uit de nota van toelichting, als uit de strekking van de regeling, die gericht is op het tegengaan van leegstand. De activiteit valt daarmee niet binnen het toepassingsbereik van artikel 3.1.6, lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening, waardoor een verantwoording middels het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is.

3.1.3 Verordening Ruimte Noord-Brabant

In de Verordening ruimte Noord-Brabant zijn de regels opgenomen waarvan de provincie het belangrijk vindt dat deze worden toegepast bij ruimtelijke besluiten. De ruimtelijke hoofdstructuur wordt gevormd door het bestaand stedelijk gebied, het Natuur Netwerk Brabant, de groenblauwe mantel en het gemengd landelijk gebied. Deze structuren sluiten op elkaar aan en overlappen niet. Op de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte is het tracé van de randweg grotendeels gelegen in de groenblauwe mantel waarbij de oude kreekrestanten van de 'Verlamde Vaart' behoren tot het Natuurnetwerk Brabant en zijn aangewezen als ecologische verbindingszone. Daarnaast is het oorspronkelijke kreeksysteem aangewezen voor het behoud en herstel van de watersystemen. Hierna wordt nader ingegaan op de relevante aspecten voor de randweg.

Groenblauwe mantel

Een ontwikkeling in de groenblauwe mantel dient tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem én de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken. Binnen de groenblauwe mantel hanteert de provincie een 'ja, mits' benadering. De 'mits' is gericht op de voorwaarde dat een ontwikkeling een positieve bijdrage levert in het gebied aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken. Met betrekking tot de realisatie van een nieuwe weg zijn in artikel 6.17 van de Verordening Ruimte enkele algemeen geformuleerde regels benoemd. Deze regels zijn met name gericht op een goede onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling waaraan, gezien de zorgvuldige totstandkoming van het voorkeurstracé, naar verwachting zonder problemen aan kan worden voldaan.

Natuurnetwerk Brabant

De oude kreekrestanten van de 'Verlamde Vaart' behoren tot het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het NNB is een netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter)nationaal belang. Niet alleen het behouden, herstellen en beschermen van bestaande waarden in het natuurnetwerk is daarbij belangrijk. Er moet ook ruimte zijn voor ontwikkelingen, omdat daarmee kansen ontstaan voor de realisering en versterking van het natuurnetwerk. De mogelijkheid bestaat daarom om de begrenzing aan te passen van het Natuur Netwerk Brabant.

Conform artikel 5.5 van de Verordening Ruimte kunnen Gedeputeerde Staten de begrenzing op verzoek van de gemeente wijzigen ten behoeve van een individuele kleinschalige ingreep. Deze uitzondering is niet bedoeld om het beschermingsregime van het NNB te omzeilen. Vandaar ook dat als voorwaarde is opgenomen dat er enkel sprake kan zijn van een nieuwe begrenzing indien een versterking van het NNB ontstaat. Dit kan bijvoorbeeld zijn doordat er knelpunten worden opgelost of een kwaliteitsverbetering ontstaat naast de verplichte compensatie. Via een onderzoek is inzicht te verkrijgen in de actuele en potentiële waarde van het gebied en de mogelijkheden ten aanzien van compensatie. De haalbaarheid van de randweg komt niet in het geding mits de te treffen compensatie voldoet aan de eisen van de provincie Noord-Brabant.

Ecologische verbindingszone

Om het NNB als netwerk te laten functioneren werkt de provincie samen met andere partijen aan het aanleggen van ecologische verbindingszones en het oplossen van faunaknelpunten in de wegenstructuur. De Verlamde Vaart is daarbij aangewezen als ecologische verbindingszone (EVZ). Ter plaatse van de randweg is de doelstelling om nog enkele stapstenen en corridors te realiseren. Bij de nadere uitwerking van het tracé van de randweg wordt onderzocht of een relatie kan worden gelegd met deze doelstelling. Mocht dit niet haalbaar zijn dan dient in ieder geval te worden voorkomen dat een migratiebarrière ontstaat.

Behoud en herstel watersystemen

Het beleid ter plaatse van het tracé van de randweg is gericht op verbetering en herstel van het natuurlijke watersysteem van bovenregionaal belang en de ruimte die daarvoor nodig is. Er gelden ruimtelijke beperkingen aan activiteiten die het realiseren van watersysteemherstel belemmeren of onnodig kostbaar maken. In het kader van een zorgvuldige besluitvorming vindt bij de nadere uitwerking van het tracé én in het kader van de watertoets in een vroegtijdig stadium afstemming plaats met het waterschap Brabantse Delta.

3.1.4 Herziening van het bestemmingsplan

In opdracht van de gemeente Moerdijk is een haalbaarheidsstudie verricht op basis waarvan de gemeenteraad in 2014 heeft gekozen voor tracévariant A3. Indien wordt besloten tot een nadere uitwerking van deze tracévariant dient tevens een ruimtelijke procedure te worden doorlopen. Het geldend bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk biedt namelijk niet het vereiste planologisch kader om de randweg te kunnen realiseren.

3.2 Omgevingstoets

3.2.1 Bodemkwaliteit

Voor elke functiewijziging, al of niet naar een gevoelige functie, moet een onderzoek worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. De eerste stap daarbij is verricht van een historisch onderzoek om te bepalen of er verontreinigingen aanwezig zijn. Dit onderzoek dient om, via een archiefonderzoek en terreininspectie, de werkwijze te bepalen voor het nader veld- en laboratoriumonderzoek. De uitvoering van het historisch onderzoek kan momenteel nog niet plaatsvinden, omdat particuliere eigenaren en pachters tot op heden geen toestemming hebben gegeven om hun gronden te betreden.

Voor een indicatie van de verwachte onderzoeksopgave is daarom het Bodemloket geraadpleegd. Het Bodemloket geeft een overzicht van alle bodemonderzoeken en bodemsaneringen in de provincie Noord-Brabant. Voor vrijwel het gehele tracé van de randweg is echter geen informatie op basis van (mogelijk) eerder verrichte onderzoeken bekend. Slechts ten aanzien van de Stoofdijk is informatie beschikbaar op basis van een onderzoeksrapport uit 2005. Hierin wordt geadviseerd om een oriënterend onderzoek te verrichten naar (mogelijke) verontreinigen.

Bij voorkeur wordt het bodemonderzoek in een vroegtijdig stadium verricht. Dit onderzoek kan indien vereist ook worden uitgesteld tot de aan te vragen omgevingsvergunning voor de aanleg van de randweg. Indien dan een verontreiniging wordt aangetroffen vormt dit wel een vertragende factor. De haalbaarheid van de randweg komt echter niet in het geding.

3.2.2 Geluid wegverkeer

Via de realisatie van een randweg ten zuidwesten van de kern Klundert is het mogelijk om het zware vracht- en landbouwverkeer buiten de dorpskern om te leiden. De verkeersintensiteiten op de bestaande wegenstructuur wordt hierdoor verminderd. Dit leidt tot een verbetering van het aanwezige woon- en leefklimaat. De verplaatsing van het verkeer betekent wel dat op andere plaatsen de geluidsbelasting toeneemt.

Het is daarom belangrijk dat met de realisatie van de randweg is verzekerd dat in de toekomstige situatie sprake is van een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat. Dit is inzichtelijk te maken via de geluidsnormen die in de Wet geluidhinder zijn vastgelegd voor wegverkeer. Er gelden daarbij voorkeurswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden voor de geluidbelasting van woningen.

Het aspect wegverkeerslawaai kan inzichtelijk worden gemaakt via een akoestisch onderzoek. Dit onderzoek dient uiterlijk beschikbaar te zijn ten tijde van de bestemmingsplanprocedure. Indien blijkt dat de geluidsnormen worden overschreden moeten compenserende maatregelen worden verkend. Vanwege de afstand van de randweg tot de omliggende woningen is het echter niet aannemelijk dat hiervan sprake is en/of dit tot onoverkomelijke belemmeringen zal leiden.

3.2.3 Luchtkwaliteit

Bij de ontwikkeling van een nieuwe weg kan een verslechtering van de luchtkwaliteit ontstaan door de toename van verkeersbewegingen over de weg en de hierop aansluitende verkeersaders. Bij een verandering aan het wegennetwerk dient daarom een toetsing aan de Wet milieubeheer plaats te vinden. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is vastgelegd hoe de luchtkwaliteitstoets dient te worden uitgevoerd.

Het aspect luchtkwaliteit is onderdeel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. De luchtkwaliteitstoets dient daarom in een vroegtijdig stadium te worden verricht. Voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan moet namelijk de beslissing zijn genomen of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

3.2.4 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in vervoer van gevaarlijke stoffen, risicovolle inrichtingen en leidingen. Hierna wordt ingegaan op de relevante risicobronnen voor de randweg Klundert.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is bepaald dat degene die met een voertuig over de weg gevaarlijke stoffen vervoert, verplicht is de bebouwde kommen te mijden. Eén van de doelen van de randweg Klundert is om doorgaand verkeer door de dorpskern te verminderen. Het is daarom wenselijk om inzicht te hebben in het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze nieuwe weg.

Het is daarbij relevant om allereerst te vermelden dat de randweg geen deel zal uitmaken van het landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Basisnet). Het transport met gevaarlijke stoffen zal dus uitsluitend uit lokaal verkeer bestaan. Bij dergelijk incidenteel transport is sprake van verwaarloosbare, niet te kwantificeren, externe veiligheidsrisico's. Bovendien maakt het lokale verkeer momenteel gebruik van de wegen door de kern Klundert. Een verplaatsing van deze verkeersbewegingen via een randweg is derhalve een positieve ontwikkeling.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Het tracé van de randweg doorkruist een hogedruk buisleiding waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing is. Het betreft een buisleiding van Dow Benelux voor het transport van propyleen. De randweg valt binnen het invloedsgebied van deze leiding waardoor in beginsel een verantwoording is vereist van het potentiële aantal slachtoffers bij een calamiteit. Met de realisatie van de randweg neemt de bevolkingsdichtheid echter niet toe. Om deze reden is het verrichten van een risicoberekening niet noodzakelijk. Het is wel van belang dat bij de uitwerking van de randweg zorgvuldig rekening wordt gehouden met deze buisleiding. Tot dit doel wordt in een vroegtijdig stadium in contact getreden met de leidingbeheerder.

3.2.5 Niet gesprongen explosieven

Op basis van het historisch feitenmateriaal zijn ter plaatse mogelijk restanten van oorlogsmateriaal of explosieven aanwezig. Voordat de civieltechnische werkzaamheden plaatsvinden moet het gebied daarom worden onderzocht op de aanwezigheid van conventionele explosieven.

Tot dit doel moet als eerste stap een Projectleiderssamenvatting worden opgesteld op basis waarvan een gecertificeerd opsporingsbedrijf een projectplan opstelt. In het projectplan staat beschreven op welke wijze het detectieonderzoek plaats dient te vinden. De uitvoer van het detectieonderzoek zelf kan momenteel nog niet plaatsvinden, omdat de particuliere eigenaren en pachters tot op heden geen toestemming hebben gegeven om hun gronden te betreden.

Bij voorkeur wordt het detectieonderzoek in een vroegtijdig stadium verricht. Dit onderzoek kan indien vereist ook worden uitgesteld tot de aan te vragen omgevingsvergunning voor de aanleg van de randweg. Indien dan explosieven worden aangetroffen vormt dit wel een vertragende factor. De haalbaarheid van de randweg komt echter niet in het geding.

3.2.6 Watertoets

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Het watertoetsproces is een van de instrumenten om dit te bereiken. Het doel van de watertoets is het evenwichtig meewegen van de waterbelangen in het planvormingsproces om zo een veilig, gezond en duurzaam watersysteem te realiseren.

Waterbelangen

Om de waterbelangen in een zo vroeg mogelijk stadium in beeld te hebben, heeft het Waterschap Brabantse Delta de Watertoets viewer ontwikkeld. In het kader van het watertoetsproces is op deze manier snel inzicht te verkrijgen in de relevante wateraspecten die op een locatie spelen. Daarbij zijn de navolgende waterstaatkundige aspecten relevant voor de beoogde ontwikkeling.

Oppervlaktewater

De Verlamde Vaart en de watergangen langs de Stoofdijk en Zevenbergseweg zijn opgenomen op de interactieve kaart van de legger oppervlaktewaterlichamen en vaarwegen. Dit zijn categorie A-waterlopen en zijn van belang voor een goede waterhuishouding. Vanwege de status als ecologische verbindingszone is de Verlamde Vaart tevens aangemerkt als een 'bijzonder water'. De kavelsloten tussen de agrarische percelen zijn aangewezen als een categorie B-waterloop. Dit zijn waterlopen die voornamelijk van lokaal belang zijn voor een goede waterhuishouding. Ten behoeve van het tracé van de randweg zullen zowel de A als B waterlopen deels worden overkluist. Hiervoor geldt een meldingsplicht of dient een watervergunning te worden aangevraagd.

Regionale compartimentskering

De Stoofdijk is als een regionale compartimentswaterkering. Deze waterkering heeft geen direct waterkerende functie, tenzij in geval van doorbraak of overstroming van de primaire waterkering. Relevant daarbij is de beschermingszone van deze waterkering. De beschermingszone dient om de stabiliteit van de waterkering te behouden en de waterkerende functie te borgen. Daarnaast is ook het profiel van vrije ruimte van toepassing. Dit betreft de ruimte aan weerszijden rondom de kering die nodig is ten behoeve van een toekomstige versterking van de waterkering. Ter plaatse van de beschermingszone en het profiel van vrije ruimte mogen alleen werkzaamheden plaatsvinden als vooraf toestemming is verleend door de waterbeheerder, te weten Waterschap Brabantse Delta.

Waterberging

Op basis van de actuele ontwerptekening van de randweg is naar verwachting sprake van een toekomstig verhard oppervlak van 15.000 m^2. Met behulp van een eenvoudige rekenregel uit de Algemene Regel, behorend bij de Keuren van de drie Brabantse waterschappen, is vervolgens de vereiste compensatie berekend. Dit door de toename van het verhard oppervlak (m^2) te vermenigvuldigen met een waterschijf van 60 mm (0,06 m). Daaruit volgt de omvang van de vereiste compensatie in kubieke meters (m^3). De berekende compensatie dient te worden vermenigvuldigt met de hydrologische gevoeligheidsfactor. Voor het tracé van de randweg dient een gevoeligheidsfactor met een nominale waarde van 1 te worden gehanteerd.

Op basis van deze rekenregel dient een waterbergingsvoorziening met een inhoud van 900 m^3 (2.142 m^2 x 1 x 0,06 m) te worden gerealiseerd. Het doel is om het schone hemelwater binnen het plangebied te verwerken. Op deze manier wordt het hemelwater op een duurzame wijze verwerkt en zal de ontwikkeling hydrologisch neutraal zijn. Voor de randweg wordt er vanuit gegaan dat het hemelwater kan worden geborgen via greppels aan weerszijden van het tracé. Er worden dan ook geen belemmeringen verwacht ten aanzien van de haalbaarheid van het plan.

3.2.7 Natuurtoets

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa, de bescherming van planten, dieren, bossen en andere houtopstanden. In dat verband is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving.

Beschermde soorten

Het tracé van de randweg is voorzien ter plaatse van intensief in gebruik zijnde agrarische gronden en doorkruist een watergang, genaamd de Verlamde Vaart. De oevers van deze watergang zijn in de bestaande situatie steil tot sterk steil. De huidige natuurwaarden zijn daarom naar verwachting zeer beperkt, omdat diversiteit, overgangen en afwisselingen ontbreken. Desondanks biedt het onderzoeksgebied een potentiële habitat voor een aantal algemeen beschermde soorten.

Via een ecologisch onderzoek dient inzicht te worden verkregen in de aanwezige natuurwaarden. De eerste stap in het onderzoeken of beschermde soorten of gebieden in (de omgeving van) een plangebied voorkomen, is de zogenoemde quickscan natuurwaarden. Het betreft een oriënterend onderzoek via een literatuuronderzoek en veldbezoek om te beoordelen welke natuurwaarden verwacht kunnen worden.

Het aspect natuur is onderdeel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. De quickscan dient daarom in een vroegtijdig stadium te worden verricht. De beslissing of een milieueffectrapportage opgesteld moet worden, dient te zijn genomen vóór de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Beschermde natuurgebieden

Ten noorden van de randweg ligt het Natura 2000-gebied 'Hollandsch Diep'. Het Hollandsch Diep is het water tussen Biesbosch en Haringvliet, op de grens van Zuid-Holland en Noord-Brabant. Gezien de ruime afstand van het voorgenomen tracé tot dit Natura 2000-gebied, zijn negatieve effecten zoals bijvoorbeeld verstoring door geluid of licht bij voorbaat uit te sluiten. Om uit te sluiten dat de nieuwe weg een toename van stikstofuitstoot veroorzaakt op het Natura 2000-gebied dient wel een stikstofdepositie-onderzoek te worden verricht.

Ter plaatse van het tracé zelf behoren de oude kreekrestanten van de Verlamde Vaart tot het Natuurnetwerk Brabant. Het ruimtelijk beleid voor de NNB-gebieden is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Via een onderzoek is inzicht te verkrijgen in de actuele en potentiële waarde van het gebied en de mogelijkheden ten aanzien van compensatie.

Het aspect natuur is onderdeel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het stikstofdepositie-onderzoek alsmede het natuurcompensatieonderzoek dient daarom in een vroegtijdig stadium te worden verricht. De beslissing of een milieueffectrapportage opgesteld moet worden, dient te zijn genomen vóór de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Ecologische verbindingszone

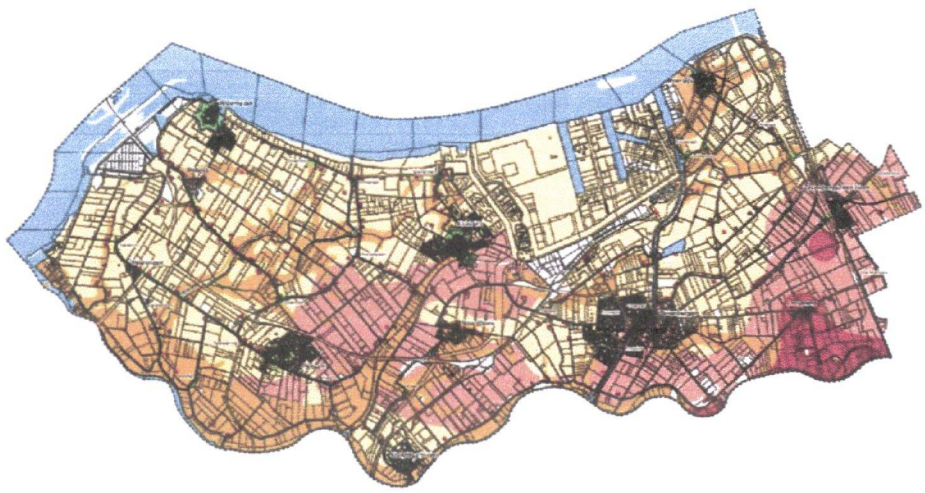
De oude kreekrestanten van de Verlamde Vaart behoren tot het Natuurnetwerk Brabant en is aangewezen als ecologische verbindingszone (EVZ). Ter versterking van de ecologische kwaliteit werken het waterschap Brabantse delta en de gemeente Moerdijk binnen het projectgebied Keenehaven samen aan de realisatie van deze EVZ. Ter plaatse van de randweg is de doelstelling om nog enkele stapstenen en corridors te realiseren. Deze doelstelling kan worden gecombineerd met de nadere uitwerking van het tracé. Mocht dit niet haalbaar zijn dan dient in ieder geval te worden voorkomen dat een migratiebarrière ontstaat.

3.2.8 Archeologie en cultuurhistorie

Het gemeentelijk erfgoedbeleid is uitgewerkt op basis van de Erfgoedwet en de Wet op de archeologische monumentenzorg. De doelstelling van dit erfgoedbeleid is om het erfgoed te behouden, in stand te houden en te ontsluiten. Het cultuurhistorisch en archeologisch erfgoed draagt namelijk bij aan een prettige leefomgeving en een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Archeologie

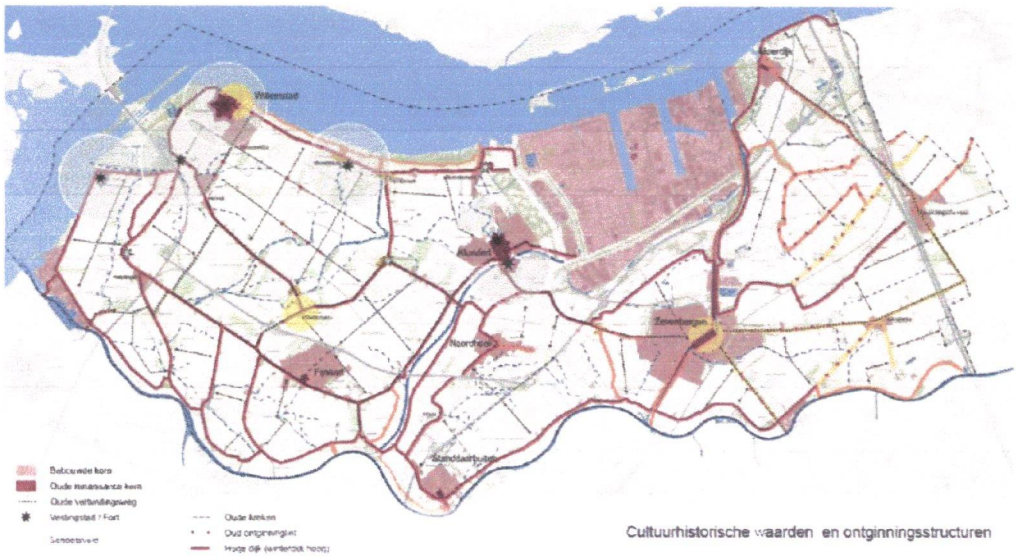
De archeologische verwachtingswaarden zijn conform de gemeentelijke archeologiekaart door vertaald in het geldend bestemmingsplan. Het tracé van de randweg kent daarbij een middelhoge archeologische verwachting (archeologisch beleidsgebied 6 en 7). Er is een archeologisch onderzoek verplicht om de mogelijk aanwezige waarden in beeld te brengen.
Bij voorkeur wordt het archeologisch onderzoek in een vroegtijdig stadium verricht. Indien vereist kan het onderzoek ook worden uitgesteld tot de aan te vragen omgevingsvergunning voor de aanleg van de randweg. Indien dan archeologische vondsten worden aangetroffen vormt dit wel een vertragende factor. De haalbaarheid van de randweg komt echter niet in het geding.



figuur 5: archeologische verwachtingskaart Moerdijk

Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistoriekaart Moerdijk is aangegeven welke historische elementen binnen de gemeente aanwezig zijn en welk beleidsadvies daaraan is gekoppeld. De cultuurhistoriekaart is verwerkt in het Landschapskwaliteitsplan waarin de belangrijkste cultuurhistorische structuren in beeld zijn gebracht. De voor het tracé van de randweg meest belangrijke cultuurhistorische structuur is het systeem van vestingwerken, forten en relicten van de Zuiderwaterlinie. Vanwege de strategische ligging aan de zuidelijke grens van Nederland is Klundert in het verleden tot vestingnederzetting uitgebouwd. Het open schootsveld rondom het fort dient daarbij zoveel mogelijk te worden behouden om de vestingstad vanuit het landschap te kunnen beleven. Vanwege de ligging van de randweg in het schootsveld is ervoor gekozen om de weg zo min mogelijk te accentueren in het landschap. Dit betekent dat er geen begeleidend groen (bomen) wordt toegepast.

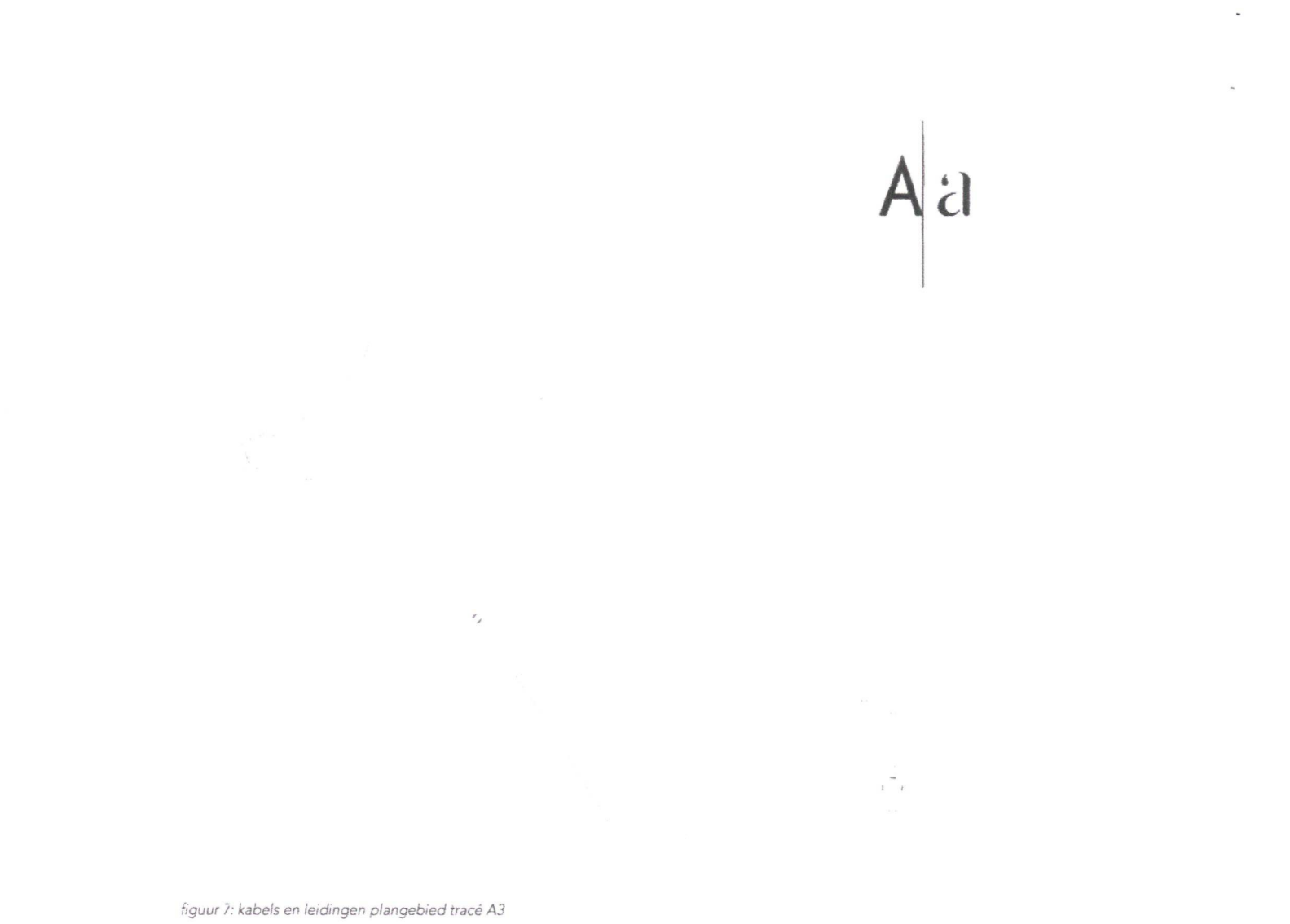


figuur 6: cultuurhistoriekaart Moerdijk

3.2.9 Kabels en leidingen

Voor de haalbaarheidsstudie van de randweg Klundert (2013) is een KLIC-melding verricht. Op basis van deze melding is inzichtelijk gemaakt welke kabels en leidingen aanwezig zijn. In de raming is rekening gehouden met € 60.000,- voor aansluitingen en aanpassingen van kabels en leidingen.

Er is een nieuwe klic-melding gedaan en die vraagt niet om aanpassing van de geraamde kosten. De weergave van de ligging van kabels en leidingen is opgenomen in figuur 7.



figuur 7: kabels en leidingen plangebied tracé A3

4 Kostenraming

4.1 Uitgangspunten

De kostenraming zal worden opgesteld op basis van het verkeerskundig ontwerp, gebruikmakend van de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) conform CROW-publicatie 137. De volgende uitgangspunten gelden voor de kostenraming:

- verharding rijbaan: 170 mm asfaltverharding
- verharding fietspad: 150 mm asfaltverharding (zwarte deklaag)
- fundering: 0,50 m zand voor zandbed, 0,30 m menggranulaat
- verlichting rijbaan/fietspad: masten h.o.h. 40 m, voorzien van dubbele uithouder met led-armaturen
- geen bomen gerekend
- maatregelen ecologische verbindingszone meegenomen: afhankelijk van beoordeling flora en fauna, in overleg met de gemeente Moerdijk
- kosten voor aanvullende verkeersmaatregelen, zoals het afwaarderen van de huidige wegen maken geen onderdeel uit van de ramingen
- kosten voor aanpassing van kabels & leidingen: globale inschatting, er is geen actuele klicmelding gedaan; er worden geen offertes opgevraagd
- kosten voor archeologisch onderzoek / vondsten: afhankelijk van beoordeling archeologie en cultuurhistorie
- kosten voor opsporen van explosieven: niet meegenomen

Financiële uitgangspunten

- percentage VADT-kosten: 15%
- percentage onvoorzien/risicoreservering: 10%
- overzicht opgenomen prijspeil 2020 – 2022 met indexering 5% per jaar
- grondaankoop en -verkoop: gerekend wordt met verschillende eenheidsprijzen voor aankoop en verkoop van grond, waarbij de verkoopprijs lager ligt dan de aankoopprijs
- schadeclaims, nadeelcompensatie, etc. niet meegenomen: afhankelijk van tracé, in overleg met de gemeente Moerdijk
- kosten voor bestemmingsplan, vergunningen etc.: niet meegenomen

4.2 Raming

Kosten realisatie randweg Klundert

Op basis van voorgaande informatie, de hoogtes volgen de AHN en gehanteerde uitgangspunten is een raming gemaakt van de kosten voor realisatie van de randweg. De raming is opgenomen in bijlage 2. In de raming is tevens rekening gehouden met de realisatie van een fietspad, aan weerszijden van de weg.

Er dient rekening te worden gehouden met een investering van bijna € 3,5 mln, inclusief risicoreservering, bijkomende kosten en een inschatting voor de aanpassing aan kabels en leidingen.

De kosten van bijna € 3,5 mln gelden voor prijspeil 2019. Op basis van een indexatie van 5% is tevens inzicht gegeven voor de prijspeilen van 2020, 2021 en 2022, zie figuur 8.

Opdrachtgever: **Gemeente Moerdijk**

Onderwerp: Kostenindicatie Quickscan Randweg Klundert
Samenvatting

Datum: 15 februari 2019

ACCENT adviseurs

2019	**Variant A3, met fietspad**	**€ 2.109.000**	**€ 625.500**	**€ 316.350**	**€ 60.000**	**€ 311.085**	**€ 3.420.000**
2020	*Variant A3, met fietspad*	*€ 2.214.450*	*€ 656.775*	*€ 332.168*	*€ 63.000*	*€ 326.639*	*€ 3.590.000*
2021	*Variant A3, met fietspad*	*€ 2.325.173*	*€ 689.614*	*€ 348.776*	*€ 66.150*	*€ 342.971*	*€ 3.770.000*
2022	*Variant A3, met fietspad*	*€ 2.441.431*	*€ 724.094*	*€ 366.215*	*€ 69.458*	*€ 360.120*	*€ 3.960.000*

* Bedrijfseconomische raming met een bandbreedte (schetsontwerp) van +/- 30%
* Alle bedragen zijn excl. BTW, prijspeil 2019
* Prijspeilen 2020 - 2022 indexering 5% per jaar excl. BTW
* Profiel incl. 2 zijden 1 richting fietspad en excl. bomen
* Afwatering in de berm - watergang
* Kosten voor kabels en leidingen zijn ingeschat a.h.v. klicmelding 2013, er zijn geen offertes van betrokken nutspartijen
* Raming is exclusief:
  - kosten voor en/of naar aanleiding van milieutechnische onderzoeken (evt. saneringskosten)
  - kosten voor vergunningen

figuur 8: kostenindicatie randweg Klundert

WA|arde

Goed advies voegt waarde toe

voor **goed**

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn de conclusies en aanbevelingen opgenomen, als samenvatting van de toelichting in voorgaande hoofdstukken.

5.1 Conclusies

In de kern Klundert wordt overlast ervaren. Met name bewoners van 't Walletje, Zevenbergsepoort en de Oliemolenstraat worden geconfronteerd met verkeer dat in de smalle straten relatief hard rijdt. Het gaat om aantallen die niet passend zijn bij de functie en inrichting van de wegen. Daar komt bij dat er ook sprake is van relatief veel zwaar verkeer. Dit verkeer is een belangrijke veroorzaker van de trillings- en geluidsoverlast.

In een aantal stappen zijn verschillende tracés voor de randweg verkend. Variant A3 is daarin als voorkeur naar voren gekomen. Ook na diverse aanvullend onderzochte varianten.

De gemeente wil graag tot uitwerking van de voorkeursvariant komen, maar directe betrokkenen hebben bezwaren geuit. Zij krijgen te maken met de aanleg en effecten van de randweg, terwijl zij er zelf geen directe baten van ondervinden. Er is daarom ook geen toestemming gegeven om de eigendommen te betreden, bijvoorbeeld voor bodemonderzoeken.

Op basis van de beschikbare gegevens, verzameld via deskresearch, is de haalbaarheid van de randweg in beeld gebracht en is een kostenraming opgesteld. De kosten voor aanleg van de randweg zijn geraamd op bijna € 3,5 mln.

5.2 Aanbevelingen

Voor de volgende stap in het proces is het van belang dat de milieuonderzoeken tijdig worden opgestart. De koppeling met de inpassing van de ecologische verbindingszone van de Verlamde Vaart moet in de planologische procedure worden meegenomen.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Lengteprofiel tracévariant A3 (separaat bijgevoegd)

Bijlage 2: Kostenraming

Bijlage 1

Lengteprofiel tracévariant A3 (separaat bijgevoegd)

Bijlage 2

Kostenraming

Opdrachtgever: **Gemeente Moerdijk**
Onderwerp: Kostenindicatie Quickscan Randweg Klundert
Variant A3, met fietspad
Datum: 15 februari 2019

ACCENT adviseurs

Rijbaan inclusief bermen	1.185	m1	€ 1.036,83	€ 1.228.641
Watergang	2.370	m1	€ 45,09	€ 106.851
Drempel / Plateau	3	st	€ 2.006,60	€ 6.017
Aansluiting op Zevenbergseweg	2	st	€ 2.286,00	€ 4.572
Verwijderen bestaande rijbaan	190	m1	€ 233,05	€ 44.279
Rotonde Stoofdijk / 't Ravelijn	1	st	€ 516.890,00	€ 516.890
Maatregelen ecologische verbindingszone	1	st	€ 203.200,00	€ 203.200
afronding	-0,0%			€ 450-
AANNEEMSOM (excl. BTW)				**€ 2.109.000**

Grondverwerving

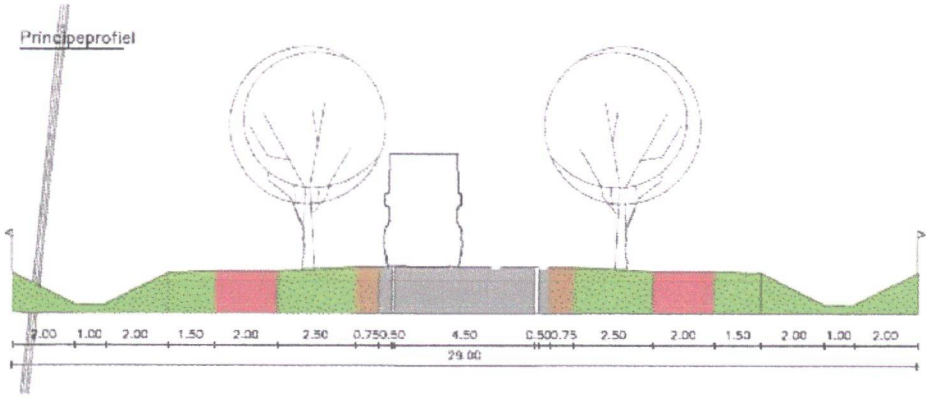
Verwerven agrarische grond van derden	73.570	m2	€ 10,00	€ 735.700
Opbrengst uit verkoop van restpercelen agrarische grond aan derden	22.040	m2	€ 5,00-	€ 110.200-
Verwerven bouwgrond van derden	0	m2	€ 350,00	€
Inbrengwaarde grond van gemeente Moerdijk	0	m2	€ 5,00	€

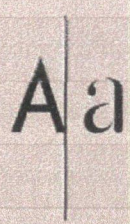
Kosten buiten de aanneemsom

VADT-kosten (Voorbereiding, Administratie, Directie en Toezicht)	15	%	€ 2.109.000,00	€ 316.350
Kabels en Leidingen	1	EURO	€ 50.000,00	€ 50.000
TOTALE KOSTEN (excl. BTW)				**€ 3.110.850**
Risicoreservering / onvoorzien	10	%		€ 311.085
afronding	-0,1%			€ 1.935-
TOTALE KOSTEN (excl. BTW)				**€ 3.420.000**

* Bedrijfseconomische raming met een bandbreedte (schetsontwerp) van +/- 30%
* Alle bedragen zijn excl. BTW, prijspeil 2019
* Prijspeilen 2020 - 2022 indexering 5% per jaar excl. BTW
* Profiel incl. 2 zijden 1 richting fietspad en excl. bomen
* Afwatering in de berm - watergang
* Kosten voor kabels en leidingen zijn ingeschat a.h.v. klicmelding 2013, er zijn geen offertes van betrokken nutspartijen
* Raming is exclusief:
  - kosten voor en/of naar aanleiding van milieutechnische onderzoeken (evt. saneringskosten)
  - kosten voor vergunningen

Principeprofiel





ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl

Ontvangstbevestiging

gemeente Moerdijk

Ontvangen van:

Naam L. Jongmans

Adres Leuvenbergseweg [redacted] 13

Postcode/Plaats 4791 AG Klundert

Lieuswijze Rädelsweg Klundert

Datum: 12/07-2022

Ambtenaar:

Zienswijze Randweg Klundert
als aangetekend.

Gemeente Moerdijk
Datum ontvangst:
12 JULI 2022

Gemeente Moerdijk
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen

(Tevens per. mail en
gewone post)

a/k L Jongmans
Rumburgseweg 13
4791 AG Klundert