Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan Bypass Zoutendijk Hooge Zwaluwe

Datum 22-03-2024

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Bypass Zoutendijk heeft van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 15 februari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er vier zienswijzen ingediend (reclamanten Provincie Noord-Brabant, Vogelwerkgroep Noord-Brabant, bewoner 1 en bewoner 2). Alle zienswijzen zijn ontvankelijk.

De zienswijzen gaan over de landschappelijke inpassing, natuurcompensatie, de watertoets, geluids- en verkeersonderzoeken en snelheidsremmende maatregelen.

De ingekomen zienswijzen zijn samengevat weergegeven. Dat betekent dat ze niet letterlijk zijn overgenomen. Dit betekent echter niet dat de zienswijzen niet integraal beoordeeld zijn. Ook de niet met name genoemde onderdelen van de zienswijzen zijn bij de beoordeling betrokken.

Op grond van artikel 3.8, lid 1 aanhef en onder d van de Wet ruimtelijke ordening kan door eenieder een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeenteraad naar voren worden gebracht. Bij beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is het relativiteitvereiste van toepassing. Dit houdt in dat het beroep van een belanghebbende niet leidt tot de vernietiging van een besluit, als de norm waarop de belanghebbende zich beroept niet hem bedoelt te beschermen, maar een ander (artikel 8:69a Awb). De wetgever heeft met dit vereiste de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin belanghebbende door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad.

Reclamant Provincie Noord-Brabant

Zienswijzen
Er is een aantal zaken niet in overeenstemming met de Interim-Omgevingsverordening (IOV). Provincie heeft dit aangegeven in een reactie op het voorontwerp bestemmingsplan als vooroverlegpartner. Deze reactie was wel ontvangen door de gemeente, maar is helaas niet terecht gekomen bij de betrokken ambtenaar en ondersteunend adviesbureau. Vooroverleg reactie en de ingediende zienswijze wijken niet af van elkaar.

1) Cultuurhistorie: Landschappelijke inpassing tracé aanpassen, zodat het in lijn is met de cultuurhistorische waarden van het waardevolle gebied (Grote Zonzeelse polder).
    - Tracé zo min mogelijk zichtbaar in landschap, dus niet accentueren met bomen. Open karakter polder behouden.
    - Accentueren historische structuren zoals Zoutendijk. Als vorm van compensatie of mitigatie voor de ingreep die ten koste gaat van de erfgoedwaarden van het gebied.
2) Natuurcompensatie: De berekening voor de financiële natuurcompensatie aanpassen aan de nieuwe indexering.
    - De indexering van natuurcompensatie is inmiddels verhoogd naar €11,31/m2, terwijl deze eerder €10/m2 bedroeg.
3) Behoud en herstel watersystemen: Er ontbreekt een aantal punten in de toelichting op dat het plan waterneutraal wordt uitgevoerd.
    - Verwijzing naar Regionaal Water- en Bodemprogramma (RWP) toevoegen.
    - Benoemen hoe het plan bijdraagt aan en past binnen de uitgangspunten van het RWP.
    - Natte natuurparel en hydrologische situatie expliciet toevoegen aan toelichting.
    - Afstemming met waterschap over ecologische verbindingszone.

Reactie gemeente
1) De landschappelijke inpassing, inclusief de bomenrij, is in de voorbereiding besproken en afgestemd met de provincie. Destijds (2 september 2021) is in overleg gesteld en bevestigd door de provincie dat de landschappelijke inpassing inclusief bomenrij een passende inpassing biedt voor de bypass. De verdere invulling van de landschappelijke inpassing met de bomenrij is in het vervolg afgestemd met Staatsbosbeheer en de Vogelwerkgroep. Met deze invulling is ook rekening gehouden met de wettelijk verplichte mitigerende maatregelen (vanuit de Wet Natuurbescherming) die moeten worden genomen voor de steenuil die aanwezig is in het gebied. De verschillende belangen afwegend, is toen besloten om een combinatie van (knot)wilgen en zwarte elzen aan te planten in de bomenrij. De wilgen zorgen voor meer openheid in het landschap, ondanks dat er een bomenrij is geplaatst, omdat deze lager blijven dan andere boomsoorten. De zwarte elzen zorgen voor de hoogte die benodigd is voor de steenuil.
   Na het indienen van deze zienswijze, hebben gemeente Drimmelen en de provincie nog telefonisch en via mail contact gehad. Gemeente Drimmelen heeft toen ook aangegeven dat de bomenrij in de landschappelijke inpassing al in de voorbereiding met de provincie is afgestemd. We kiezen ervoor om de landschappelijke inpassing niet aan te passen, omdat het plan met de bomenrij voldoet aan de wettelijke verplichting om mitigerende maatregelen te nemen voor de steenuil die aanwezig is in het gebied. Daarbij zorgt de bomenrij niet enkel voor bescherming van de steenuil maar ook voor andere weidevogels in de omgeving. De bomenrij zorgt er namelijk voor dat

vogels meer op hoogte gaan vliegen en daardoor minder kans hebben om geraakt te worden door verkeer. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.
2) De nieuwe indexatie van natuurcompensatie wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.
3) De opmerkingen inzake het behoud en herstel van watersystemen worden verwerkt in de watertoets van Econsultancy en in de waterparagraaf van de toelichting. De afstemming met het waterschap over de ecologische verbindingszone heeft ook plaatsgevonden.

Conclusie
De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond. De toelichting van het bestemmingsplan wordt op een aantal punten aangepast / aangevuld. We passen de juiste indexatie toe en we voegen de verwijzing naar en extra toelichting op het RWP toe aan de toelichting.

Reclamant Vogelwerkgroep Noord-Brabant

Zienswijzen
1) Natuurcompensatie: De huidige inrichting van de fysieke natuurcompensatie draagt niet bij aan het huidige overwinteringsgebied voor foeragerende watervogels.
2) Snelheidsremmende maatregelen: Er is een grotere kans op vogelslachtoffers:
    - Door bypass meer voertuigen op Zoutendijk en daarmee meer verstoring van het natuurgebied.
    - Hiermee wordt de kans op vogelslachtoffers verhoogd.
    - Verzoek om hiervoor aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Zoutendijk te nemen, zodat het voor sluipverkeer niet lonend wordt om ‘binnendoor’ te gaan.
3) Reservering afkoopsom: Verzoek tot reserveren van de afkoopsom om in het bestaande natuurgebied nieuwe natuur te realiseren.

Reactie gemeente
1) De gemeente erkent dat de aanleg van een nieuwe weg impact heeft op de natuur in de omgeving. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om de impact op de natuur inzichtelijk te krijgen. Op basis van deze onderzoeken en de regels uit de Omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant is bepaald dat natuurcompensatie verplicht is.
   De inrichting van de natuurcompensatie moet voldoen aan de beleidseisen vanuit de provincie Noord-Brabant. Zij geven aan dat natuurcompensatie o.a. gericht moet zijn op de (rest)opgaves die zij provincie breed hebben rondom de aanleg van ecologische verbindingszones en de versterking van het Natuurnetwerk. De fysieke natuurcompensatie (8.800m2) is ingericht volgens deze eisen. Ondanks de inspanningen vanuit de gemeente is het niet gelukt om meer gronden te vinden die voldoen aan de eisen vanuit de provincie en deze in te zetten als fysieke compensatie binnen de gemeente Drimmelen zelf. Dit komt ook doordat de provincie een deel van de gronden langs de Bypass die als NatuurNetwerkBrabant (NNB) waren bestemd in de verordening heeft herbestemd tot landelijk gebied. Daardoor kunnen deze gronden niet meer worden gebruikt voor natuurcompensatie. Er is daarom besloten om de restopgave van 2,15 hectare financieel te compenseren. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen.

2) De Bypass is alleen toegankelijk voor zwaar verkeer en landbouwverkeer. Om te zorgen dat de weg inderdaad alleen door deze voertuigcategorieën wordt gebruikt, voorzien we deze van een tweetal landbouwsluizen. Deze sluizen zijn alleen toegankelijk voor zwaar verkeer en landbouwverkeer en zijn gelijktijdig verkeersremmers t.b.v. de snelheid. We verwachten slechts een lichte toename van het zwaar verkeer. Omdat de bypass alleen toegankelijk is voor zwaar verkeer, wordt de route niet aantrekkelijker voor sluipverkeer dan in de huidige situatie.
   De wegen in het gehele buitengebied zijn ingericht als 60 km/uur zone, de Zoutendijk ook. Extra verkeersmaatregelen buiten de bypass zijn niet noodzakelijk en de wegen buiten de bypass vallen buiten de scope van dit bestemmingsplan. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen.
3) De financiële compensatie wordt betaald aan de Provincie Noord-Brabant. Zij zetten dit geld in voor natuurrealisatie binnen de provincie. De gemeente Drimmelen heeft geen inbreng in waar het geld ingezet wordt. Het is dan ook niet mogelijk om de financiële compensatie te reserveren voor ingrepen ter versterking van het bestaande natuurgebied. Wel verzoeken we als gemeente de provincie om het geld in te zetten binnen de gemeente Drimmelen. De gemeente Drimmelen is actief bezig om gronden te vinden waarop natuur gerealiseerd kan worden, ook aansluitend op de Zonzeelse Polder. Dit gaat buiten het project bypass om. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen.

Conclusie
De zienswijzen zijn ontvankelijk en ongegrond. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant bewoner 1

Zienswijzen
1) Beoogde woningbouw: Bypass houdt geen rekening met de beoogde woningbouw in Hooge Zwaluwe.
   - Nieuwbouwlocatie Hooge Zwaluwe Noord 75 woningen brengt veel verkeer met zich mee, dit is onhoudbaar voor Hooge Zwaluwe.
   - Als verkeer wordt ontsloten via Korteweg zal dit veel overlast opleveren.
   - Men vreest ook voor woningbouwontwikkeling Hoog Zwaluwe Zuid 100 woningen.
   - Verzoek ontsluiting Hoge Zwaluwe Noord via Ruilverkavelingsweg en via de bypass.
   - Bypass voor alle verkeer heroverwegen en toename van verkeer door toekomstige woningbouw-ontwikkelingen (noord en zuid), hierin meenemen.
   - Bewonersgroep heeft hier bestaande uit 10 families heeft hierover schriftelijk hun zorgen geuit bij de raad maar hier nog geen reactie op ontvangen.
2) Toename verkeer en akoestisch onderzoek: Bypass biedt geen oplossing voor sluipverkeer, heeft aanzuigende werking zwaar verkeer en het akoestisch onderzoek is gebaseerd op verkeerde uitgangspunten.
   - Bypass is een aantrekkelijke route voor zwaar verkeer, waardoor dit sterk zal toenemen (aanzuigende werking). Men geeft aan dat de hoeveelheid zwaar verkeer aan de noordkant van Hooge Zwaluwe verviervoudigd. Dit zorgt voor geluidsoverlast op het gebied.

- Uitgangspunten akoestisch onderzoek Wematech zijn niet juist, waardoor onjuiste conclusie is getrokken. Vergelijking met onderzoek Econsultancy waar wel grote toename geluidsoverlast te zien is.
- Men verzoekt om nieuw up-to-date onderzoek waarvoor de juiste uitgangspunten worden gebruikt

3) Keuzemoment bypass zwaar verkeer: Op het laatste moment door raad besloten voor een bypass zwaar verkeer. Er heeft geen evenwichtige afweging van belangen plaatsgevonden.

Reactie gemeente

1) In de visie voor Hooge Zwaluwe zijn tweegebieden aangewezen voor toekomstige woningbouwontwikkeling: één ten noorden van Hooge Zwaluwe en één ten zuiden van Hooge Zwaluwe. Deze maken geen deel uit van dit bestemmingsplan. De voorkeur wordt momenteel gegeven aan het ontwikkelen van Zuid, hier zijn door de gemeente ook gronden aangekocht en wordt gewerkt aan een concreet plan. Voor Hooge Zwaluwe Noord ligt er momenteel geen plan bij de gemeente en de gemeente heeft hier ook geen grondpositie. Mocht er voor Hooge Zwaluwe noord een initiatief worden ingediend, dan hoort hierbij een gedegen onderzoek naar de ontsluiting van het initiatief. Dit geldt uiteraard ook voor Hooge Zwaluwe Zuid. Uit deze onderzoeken zal te zijner tijd blijken of verkeerstoenames dusdanig zijn dat er maatregelen nodig zijn.
   De bypass voor alleen zwaar verkeer is in lijn met wat de raad heeft gevraagd en afgewogen. De effecten op de omgeving veranderen bij een volledige openstelling voor al het verkeer en de raad heeft daarover een keuze gemaakt in september 2021. De Bypass wordt niet opengesteld voor al het gemotoriseerde verkeer omdat de effecten voor de omgeving te ingrijpend worden geacht.
   Het is de raad en de gemeente bekend dat 10 families hun zorgen hebben geuit. Er heeft op basis van de benoemde brief aan de raad een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente en vertegenwoordigers van deze families waarin vele vragen zijn besproken en toegelicht. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.
2) De reclamant stelt dat er een toename is van zwaar verkeer in Hooge Zwaluwe Noord, kijkende naar de getallen die men noemt dan doelt men op de Zoutendijk. Deze benoemde toename klopt. Er is een lichte toename van zwaar verkeer op de Zoutendijk. Uit de onderzoeken blijkt dat er een verplaatsing van zwaar verkeer gaat plaatsvinden vanuit de kern van Hooge Zwaluwe naar de Zoutendijk/Zonzeelseweg. Er is daardoor een lichte toename op de Zoutendijk/Zonzeelseweg. De reclamant benoemt een verviervoudiging van zwaar verkeer. Dit klinkt veel, maar in absolute getallen gaat het niet om grote hoeveelheden. In de bestaande situatie zijn er 31 zwaar verkeersbewegingen per etmaal op de Zoutendijk/Zonzeelseweg en in de toekomstige situatie zullen dit er volgens het verkeersmodel 121 zijn. De Zoutendijk en de Zonzeelseweg kunnen dit verkeer goed afwikkelen. De verkeersbewegingen van zwaar verkeer in de kern nemen hierdoor juist af. Dat is een belangrijk doel van de Bypass.
   Immers, de route door de kern loopt over het historische dijklint met oude en veelal monumentale woningen en geeft daar veel meer overlast dan een route door de polder. Er is geen reden om aan te nemen dat het sluipverkeer toeneemt, want al het vrachtverkeer is bestemmend verkeer en het landbouwverkeer nagenoeg bestemmend verkeer. Daarnaast verandert er voor de rest van het verkeer niets aan de huidige situatie, waardoor het niet aannemelijk is dat sluipverkeer zal toenemen.
   De reclamant stelt daarnaast dat er sprake is van een toename van de geluidseffecten op de Horenhilsedijk, bypass en Zoutendijk. Er zijn voor de geluidseffecten twee

onderzoeken gedaan: 1) effect op de natuur (onderzoek Econsultancy), 2) effect op de woonomgeving (onderzoek wegverkeerslawaai Wematech). De onderzoeken hanteren andere toetsingskaders rondom geluid. De door de reclamant opgenomen afbeeldingen zijn de afbeeldingen van het effect op de natuur en hebben andere grenswaarden dan de onderzoeken naar Wegverkeerslawaai. De resultaten van het onderzoek naar het effect op de natuur kunnen daarom niet voor Wegverkeerslawaai interpretaties gebruikt worden. De twee onderzoeken kunnen dus niet met elkaar worden vergeleken.
Voor Wegverkeerslawaai is apart onderzoek gedaan. Er is onverhoopt een oudere versie van het onderzoek toegevoegd. Dit zal worden gecorrigeerd naar het nieuwste onderzoek (2021). Het onderzoek uit 2021 gaat uit van een bypass voor al het verkeer (2.742 verkeersbewegingen). Dit is inclusief de zwaar verkeersbewegingen. Het onderzoek kijkt naar de effecten op de woningen in de omgeving. Voor het onderzoek is uitgegaan van een aanname rondom de verdeling van verkeerscategorieën (licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer). Het aantal is niet af te lezen van de tabel van pagina 5 zoals de reclamant stelt, maar kan worden berekend aan de hand van de invoertabel op pagina 24. Het onderzoek Wegverkeerslawaai van Wematech is via die aanname uitgegaan van 98 voertuigbewegingen per dag voor zwaar verkeer. Dit is 24 voertuigbewegingen per etmaal lager dan de 121 uit het verkeersmodel, oftewel 1 per uur. Aangezien de voorkeursgrenswaarde van 48dB op enkele meters afstand ligt van de dichtstbijzijnde woning en er uit is gegaan van een ruimer onderzoek dan alleen zwaar verkeer, kan gesteld worden dat de voorkeursgrenswaarde van 48dB nergens overschreden wordt. Er is geen nieuw onderzoek nodig. Wel zal de recentste versie van het akoestisch onderzoek worden bijgevoegd bij het plan.

3) Reclamant stelt dat pas op het laatste moment gekozen is voor een variant voor alleen zwaar verkeer en dat de raad niet op de hoogte is van de effecten van deze variant. Dit is onjuist. Op 9 september 2021 is het plan inclusief de effecten voor de weg voor alle verkeersbewegingen gepresenteerd aan de raad. De raad heeft op 16 september 2021 aangegeven een variant te willen voor alleen zwaar verkeer. De effecten van een weg voor zwaar verkeer zijn in maart 2022 per rapport aan de raad verzonden. In mei 2023 is het plan voor een bypass van zwaar verkeer gepresenteerd, waarna de raad ingestemd heeft met de aanleg van de bypass voor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie
De zienswijzen zijn ontvankelijk en deels gegrond. Het bestemmingsplan en de bijlage wordt aangepast. Het onderzoek van Wegverkeerslawaai 2020 wordt vervangen door het onderzoek van Wegverkeerslawaai 2021.

Reclamant bewoner 2

Zienswijzen

1) Geluidsbelasting: Onderzoek geluidsbelasting op de gevel.
    - Onderzoek gebaseerd op reken en meetvoorschriften geluid 2012. Deze stelt dat er een optrekcorrectie dient te worden toegepast bij kruisingen. Reclamant geeft aan dat dit niet gebeurd is en verzoekt om een aanvullend onderzoek.
2) Verkeersbesluit: Verkeersbesluit afsluiting Zoutendijk voor zwaar verkeer en de handhaving hiervan.

- Toelichting stelt een verkeersbesluit voor om bypass alleen voor zwaar verkeer toegankelijk te maken, maar er staat nergens dat gemeente voornemens is om een besluit te nemen dat zwaar verkeer over de Zoutendijk verbied.
- Onder zwaar verkeer valt vrachtverkeer én landbouwverkeer.
- Daarnaast vraagt reclamant zich af hoe de nieuwe verkeerssituatie straks gehandhaafd wordt.

3) Ontwerp bussluis: Ontwerp bussluis opnemen in het bestemmingsplan
   - Kan landbouwverkeer met alle diverse aanhangers met de bussluis nog steeds goed gebruik maken van de bypass? Kan alles over de bussluis?
   - De bussluis zou hiervoor zijn ontworpen. Kan dit ontwerp breed worden gedeeld in het bestemmingsplan, zodat het voor iedereen helder is welk verkeer gebruik kan maken van de bussluis?

Reactie gemeente

1) Het onderzoek geluidsbelasting is correct uitgevoerd. De optrekcorrectie hoeft pas te worden toegepast wanneer er sprake is van meer dan 2500 voertuigen. In dit onderzoek is uitgegaan van 98 voertuigbewegingen (van zwaar verkeer) per dag die afslaan op de kruising. In dit geval is dus die optrekcorrectie niet toegepast.
   Ter verduidelijking: Het onderzoek van Wematech is gebaseerd op een bypass voor alle verkeer, omdat tijdens de uitvoering van het onderzoek (2021) nog niet bepaald was of het een bypass voor alle verkeer of voor zwaar verkeer moest worden. De geluidsbelasting op de gevel die uit dit onderzoek is gekomen, is dus gebaseerd op veel meer verkeersbewegingen dan er daadwerkelijk zullen rijden. Bovendien is in dit onderzoek de voorkeursgrenswaarde van 48dB op enkele meters afstand van de dichtstbijzijnde woning gelegd, in plaats van op de gevel van de dichtstbijzijnde woning. Er kan dus gesteld worden dat de voorkeursgrenswaarde nergens overschreden zal worden. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen.
2) Het verkeersbesluit om het woonerf Zoutendijk met borden af te sluiten voor (alle) zwaar verkeer zal te zijner tijd ook genomen worden door de gemeente. Verkeersbesluiten worden nooit in bestemmingsplannen opgenomen. Wel zal dit worden verduidelijkt in de toelichting.
3) De bussluizen zijn zo ontworpen dat hier zwaar verkeer en tractoren met aanhangers overheen kunnen. We hebben deze vraag voor de zekerheid ook nog aan ZLTO en Cumela (beide branche organisaties) gesteld en hier een bevestigend antwoord op ontvangen. In het bestemmingsplan worden geen technische tekeningen opgenomen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen.

De zienswijzen zijn ontvankelijk en ongegrond. Het bestemmingsplan wordt ter verduidelijking wel aangepast (toelichting op de te nemen verkeersbesluiten).

Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

- De nieuwe indexatie van natuurcompensatie wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.
- De opmerkingen inzake het behoud en herstel van watersystemen zijn verwerkt in de watertoets van Econsultancy en in de waterparagraaf van de toelichting.
- In de inleiding van de toelichting is een tekst toegevoegd over het verkeersbesluit dat de gemeenteraad neemt ná het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan.
- Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai van Wematech uit 2020 wordt vervangen door het akoestisch onderzoek uit 2021.

Lijst van ambtshalve wijzigingen

- Per 1 januari 2024 is niet langer de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant van toepassing, maar de Omgevingsverordening Noord-Brabant (vastgesteld op 5 december 2023). Aldus zal de toetsing aan het provinciale beleidskader herijkt worden. Inhoudelijk zijn de (meeste) artikelen niet gewijzigd ten opzichte van de Interim omgevingsverordening. Aldus zal het met name een verwijzing naar de juiste artikelen betreffen;