

Gemeente Gemert-Bakel
T.a.v.: gemeenteraad van Gemert-Bakel
Postbus 10.000
5420 DA Gemert



Datum: 29 December 2025

Betreft: Zienswijze 'TAM-omgevingsplan Buitengebied Hollevoort 1a'

Geachte raadsleden,

Naar aanleiding van het nieuwe ontwerpplan 'TAM-omgevingsplan Buitengebied Hollevoort 1a' maken wij hierbij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.

Niet alleen de gemeente 'holt maar voort', maar aanwonenden van het Hollevoort doen dat wederom ook. Geen probleem zolang je zelf de consequenties ervan draagt en niet de minder leuke gevolgen hiervan bij een ander letterlijk aan de voordeur en in de achtertuin gooit.

Ontsluiting bedrijfsverkeer op Hollevoort is eerder door Raad afgewezen: Wij vragen ons serieus af waarom nieuwe en/of uitbreidende bedrijven aan het Hollevoort wél aan het Hollevoort mogen en kunnen ontsluiten, terwijl dit voor Hollevoort 3A stelselmatig werd en wordt geweigerd. Net als Hollevoort 3A betreft Hollevoort 1A een VAB-locatie waar nieuwe bedrijvigheid wordt gerealiseerd, met zelfs meer en zwaarder bedrijfsverkeer dat rechtstreeks op het Hollevoort wordt ontsloten én voor 2 bedrijven, t.o.v. de 10 bedrijfsbussen en 5 vrachtwagens per dag van Hollevoort 3A.

Het is opvallend en tegenstrijdig dat juist initiatiefnemer van plan Hollevoort 1A (en andere ondernemende bewoners aan het Hollevoort) de afgelopen jaren fel bezwaar hebben gemaakt tegen de ontsluiting van bedrijfsverkeer via het Hollevoort van in ontwikkeling zijnde bedrijven, zoals Hollevoort 3A. Bijgaand stuur ik een van de insprekbijdrages van destijds mee.

Dit leidt tot de onvermijdelijke conclusie dat met twee maten wordt gemeten: wat voor anderen niet mag, wordt voor bezwaarmakers zelf wél mogelijk gemaakt. De gemeente lijkt hierin telkens mee te bewegen met individuele wensen van bewoners aan het Hollevoort, terwijl andere direct belanghebbenden daardoor onevenredig en structureel worden benadeeld. Argumenten als "veiligheid" en "idyllisch landweggetje" worden selectief ingezet wanneer dat uitkomt.

Het Hollevoort is al jaren een weg waaraan wordt gebouwd en ontwikkeld. Vrijwel elk huisnummer is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Het is dan ook vanzelfsprekend dat de infrastructuur meegroeit met deze ontwikkelingen. Er is voldoende ruimte en er zijn voldoende middelen om het Hollevoort (indien nodig) verder te verbeteren en veiliger te maken. Bovendien gaat gemeente ook ontwikkelen op de gronden rondom [REDACTED] dus dat sluit mooi op elkaar aan, geen weggegooid geld alleen maar win-win situatie, ook voor de aanwonenden met hun bedrijvigheden. Dit voorkomt kapitaalvernietiging, leidt tot een efficiëntere besteding van gemeenschapsgeld en de veiligheid blijft gewaarborgd, óók voor de aanwonenden met hun bedrijvigheden aan het Hollevoort.

Op dit moment lopen er alweer verschillende procedures voor omgevingsvergunningen voor de realisatie van een nieuwe ontsluiting voor Hollevoort 3A over de Fabrieksloop waarbij een onlogisch en onoverzichtelijk kruispunt voor zwaar vrachtverkeer aan onze voordeur en rondom onze tuin waar onze kinderen spelen, op nog geen meter afstand wordt gecreëerd, waar geen trottoir, voet- of fietspaden aanwezig zijn. Hier wonen ook jonge en schoolgaande kinderen. Wij worden al ruim 5 jaar dagdagelijks geconfronteerd met telkens nieuwe (en verleende) vergunningaanvragen, in wisselende juridische gedaanten en veelal in strijd met beleids- en bestemmingsplanregels en onjuiste procedures. Dit kost ons onevenredig veel tijd, geld en energie en creëert een situatie van voortdurende onzekerheid en druk.

Belangen worden niet gelijkwaardig afgewogen en besluiten worden met willekeur genomen. Het is tijd om 'zelfreflectie' om te zetten in verantwoordelijkheid nemen. Wij zijn van mening dat wanneer dít plan Hollevoort 1A definitief vastgesteld wordt, ook de ontsluiting van Hollevoort 3A herzien MOET worden en alle lopende procedures (de waanzin) tot een halt wordt geroepen. Als niet, dan kan en mag dit plan Hollevoort 1A ook geen doorgang vinden.

Voor alle duidelijkheid, het plan Hollevoort 3A staat op zich en los van Bolle Akker 2. Eigenaar van Hollevoort 3A heeft aangegeven niet op Bolle Akker 2 te willen wachten en heeft begin september een vergunning aangevraagd voor de bouw van een opslagloods, waarvoor de omgevingsvergunningen voor de ontsluiting over de Fabrieksloop reeds zijn aangevraagd of verleend (niet Bolle Akker 2). In ons gesprek gaf eigenaar Hollevoort 3A aan er geen vertrouwen en geloof in te hebben dat Bolle Akker 2 gerealiseerd gaat worden gezien het standpunt van de provincie, en tevens dat hij ook aan het Hollevoort kan en wil ontsluiten. Gezien de andere panden die hij in bezit heeft zou dit een logische keuze zijn. De milieucategorie en het aantal verkeersbewegingen, zoals in de motivering van de BOPA vermeld (zie bijlage, pagina 20 uit 'Motivering buitenplanse omgevingsactiviteit ontsluiting Hollevoort 3A, Bakel') zijn passend voor een bedrijf in het buitengebied aan een weg als het Hollevoort, net als plan Hollevoort 1A, met zelfs minder en minder zwaar verkeer. Plan Bolle Akker 2 kan dus geen steekhoudend argument zijn om Hollevoort 3A niet te ontsluiten via Hollevoort.

Dus wat houdt de gemeente tegen om een hoop gemeenschapsgeld te besparen? Wat sneller te realiseren is en met een nog betere landschappelijke inrichting via de reeds bestaande (dus goedkopere), logischere, veiligere ontsluiting waarbij een A-watgang bespaard blijft en geen bomen (uit een beschermde houtopstand nota bene) gekapt hoeven te worden.

Het voortzetten van de huidige koers met dit nieuwe plan tegelijk met lopende procedures voor de ontsluiting van Hollevoort 3A is niet uit te leggen, noch bestuurlijk, noch ruimtelijk.

Hoogachtend,



Bijlagen:

- Insprekbijdrage initiatiefnemer en buurt op Hollevoort 3A

- Pag. 20 van motivering BOPA Hollevoort 3A met het aantal beoogde verkeersbewegingen

Geacht College en Raadsleden,

Op 1 april 2020 staat bij de Commissie Ruimte en Mobiliteit het onderwerp vaststelling bestemmingsplan "Hollevoort 3a in Bakel" besluitvormend op de agenda. De beoogde bestemmingswijziging waarbij de huidige agrarische bestemming van Hollevoort 3a omgezet gaat worden naar een bedrijfsbestemming is niet de reden waarom wij via dit schrijven ons tot u richten.

Wij als aanwonende van de Hollevoort zijn absoluut niet tegen de beoogde bestemmingswijziging van Hollevoort3a. Het is de verkeerveiligheid op de Hollevoort die ons (grote) zorgen baart. De Hollevoort is een smalle weg. Het verharde deel van de weg is 2.60 meter breed. Een gemiddelde personenauto heeft al een breedte van 1,75 meter. De weg kán níét als een goede ontsluitingsweg functioneren. Tegemoet komend personenauto verkeer kan elkaar nu al nagenoeg niet passeren, laat staan vrachtverkeer. De smalle en instabiele berm met daarlangs diepe sloten leiden nu al met enige regelmaat voor gevaarlijke situaties. Daarnaast kent de weg een paar scherpe bochten die voor het vrachtverkeer nagenoeg niet te nemen zijn. De aanwezige bomen verminderen het zicht waardoor het nemen van bochten nog meer bemoeilijkt wordt en of zelfs niet mogelijk maakt (Hiervan hebben wij foto en filmbeelden). Met enige regelmaat besluiten vrachtwagenchauffeurs als ze bij bochten aankomen om terug te zetten. Meerdere keren heeft men de goederen vanaf de weg ter hoogte van het Overschot vanuit de berm vracht moeten lossen. Graag hadden wij u zittende in een vrachtwagencabine ter plekke willen laten zien maar helaas maakt de coronacrisis dit nu niet mogelijk. Wat te denken van de veiligheid van fietsers, met name kinderen, en wandelaars!! kom eens ter plaatse kijken dan wordt alles duidelijk. Wij nodigen u hiervoor graag uit. In de huidige situatie wordt er met enige regelmaat de berm kapot gereden, worden er bomen beschadigd en is er recentelijk een lantaarnpaal uit de grond gereden. Wat te denken van de kapotgereden regelkast van de drukriolering waardoor de buurt geruime tijd zonder stroom heeft gezeten! Wat te denken van kosten van het totaal vervangen/opknappen van dit alles! Wat te denken van beschadigde auto's! Dit alles nu al met het huidige verkeer!! Voor ons als aanwonende blijft de verkeersveiligheid het grootste punt van zorg waarbij we vragen om dit in uw standpuntbepaling mee te nemen.

Dit brengt ons bij het raadsvoorstel waarbij wij helaas moeten constateren dat lang niet alle aanwonende van de Hollevoort door aanvrager benaderd zijn voor de omgevingsdialoog. Slechts drie van de zeven aanwonende van de Hollevoort zijn benaderd terwijl verkeersveiligheid en verkeersoverlast de hele straat aangaat. Aangeven werd dat er bij de nieuwe bedrijfsbestemming er geen toename van verkeer zou plaats gaan vinden hetgeen wij zeer betwijfelen.

In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat de functie verandering van Hollevoort 3a niet tot noemenswaardige toename van verkeerbewegingen gaat leiden, de Hollevoort kan dit afwikkelen. Wij vragen ons stellig af waarop deze conclusie gestoeld kan zijn. Het ontbreekt ons aan een onderbouwing.

Is bekend hoeveel en wat voor soort verkeersbewegingen er plaats vinden behorende bij de huidige agrarische bestemming?

Zijn er daadwerkelijk tellingen gehouden?

Waaruit blijkt dat de beoogde bedrijfstemming met een kavelgrootte van 5000m² met daarbij behorende de milieuklasse 1 en 2 niet tot meer verkeersbewegingen op de Hollevoort gaat leiden?

Wat voor soort bedrijven kunnen zich vestigen binnen de milieuklasse 1 en 2?

Kunnen dit meerdere bedrijven zijn op de locatie Hollevoort3a en wat betekent dit voor de verkeersintensiteit?

Nagenoeg geen van deze vragen zijn besproken bij de omgevingsdialoog. In het raadsvoorstel wordt voorgesteld dat er gezien praktische belemmeringen vanuit verkeer, kosten en water alsmede de mogelijkheid dat daarmee niet de inspanningsverplichting wordt nagekomen het advies aan de raad gegeven wordt om niet voor een alternatieve ontsluiting te kiezen maar de bestaande ontsluiting te handhaven.

Wij doen wij een dringend beroep op u als volksvertegenwoordigers om de alternatieve ontsluiting via het bedrijventerrein serieus in heroverweging te nemen. Kosten kunnen onze beleving nooit het steekhoudende argument zijn om de verkeersveiligheid in de weegschaal te leggen. Wij rekenen op u.

Zijn er nog vragen dan horen wij dit graag.

Met vriendelijke groet,





Ontsluiting Hollevoort 3a, Bakel

Motivering buitenplanse omgevingsactiviteit
Gemeente Gemert-Bakel

Tabel: BVO bedrijven die in huidige situatie via de Houtakker ontsluiten

Straat	Nummer	Aantal m ²
Houtakker	1	1200
Houtakker	2	688
Houtakker	3	825
Houtakker	4	603
Houtakker	5	577
Houtakker	6	474
Houtakker	7	939
Houtakker	8	2317
Houtakker	9	592
Houtakker	12	500
Hooieeuwsel	6	1310
Hooieeuwsel	10	486
Totaal		10511

Het bedrijventerrein Bolle Akker kan als categorie I gemengd terrein getypeerd worden. Voor dit type bedrijventerrein rekent CROW met 128 lichte en 30 vrachtauto verkeersbewegingen per netto hectare bedrijventerrein. Dit komt voor 10.511 m² neer op 134 lichte verkeersbewegingen en 32 vrachtverkeersbewegingen. Voor categorie I gemengd terrein wordt 41% middelzwaar vrachtverkeer en 59% zwaar vrachtverkeer gerekend. Dit komt neer op circa 13 middelzware en 19 zware vrachtwagenbewegingen. Navolgende tabel geeft een overzicht van de verkeersgeneratie per weekdagemaal.

Berekening verkeersgeneratie huidige situatie per etmaal

Kenmerk	Aantal (m ²)	kencijfer	per	verkeersgeneratie gemiddeld per weekdag etmaal
Huidige situatie	10.511	128 licht 30 vracht	10.000 m ²	134 lichtverkeer 13 middelzwaar vrachtverkeer 19 zwaar vrachtverkeer

Beoogde situatie

Het initiatief ziet toe op de realisatie van een ontsluitingsweg ten behoeve van een opslaggebouw van circa 2.300 m². De initiatiefnemer heeft de verkeersgeneratie aangeleverd voor de beoogde ontwikkeling. De navolgende tabel geeft de verkeersgeneratie weer.

Berekening verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling per etmaal

kenmerk	Aantal voertuigen/dag	Bewegingen/dag
Personenauto's (lichtverkeer)	20	20
Bedrijfsbusjes (lichtverkeer)	10	20
Vrachtwagens (zwaar verkeer)	5	10
totaal afgerond	35	50