

AANTEKENEN

Gemeenteraad van Moerdijk
Postbus 4
4760 AA ZEVENBERGEN

Gemeente Moerdijk

Datum ontvangst:

12 JULI 2022

Vooraf per e-mail: info@moerdijk.nl

Tilburg, 11 juli 2022

Inzake : Den Engelse / Moerdijk
Dossier : 632220256
Uw ref. : Ontwerpbbp."Randweg Klundert"
Onderwerp : **Zienswijze**

mr. Th.J.H.M. Linssen
prof. mr. A.C. van Schaick
prof. mr. J.B.M. Vranken
mr. dr. J.M.M. Menu
mr. M.J.J.E. Stassen
mr. dr. J.J.J. de Rooij
mr. A.M. van Schaick
mr. R. Teerink
mr. W.P.N. Remie
mr. J.E.A.J.C. van de Laak
mr. T.C.J.A. van de Laak
mr. dr. N.E. Groeneveld-Tijssens
mr. M.I.J. Toonders
mr. M. Hofland
mr. E.H.E.J. Wijnen
mr. L.H.H. Verhoeven
mr. dr. J.J.A. Braspenning
mr. J.H.D. Elings
mr. C.A. Pietsch
mr. C.S. Hoftink

Geachte raad,

Tot mij wendde zich P.A. den Engelse C.V., gevestigd aan de Zevenbergseweg 11 te (4791 AG) Klundert, terzake het navolgende.

Clïënt legde aan mij voor het ontwerpbestemmingsplan "Randweg Klundert". Dit ontwerp ligt volgens de publicatie van 1 juni 2022 tot en met 12 juli 2022 ter inzage. Een afschrift van de publicatie wordt als **bijlage 1** aan onderhavige zienswijze gehecht.

Met voornoemd ontwerpbestemmingsplan kan cliënt zich niet verenigen. Derhalve dien ik hierbij ten behoeve van cliënt tijdig een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze

1. Inleiding

Clïënt exploiteert aan de Zevenbergseweg 11 te Klundert een akkerbouw- en pluimveebedrijf. Aan de achterzijde van het perceel zijn de pluimveestallen gesitueerd. Daarnaast grenzen aan het perceel de landbouwgronden die in gebruik worden genomen ten behoeve van het akkerbouwbedrijf.

ALGEMENE VOORWAARDEN

MAATSCHAP LINSSSEN CS ADVOCATEN

Artikel 1: De maatschap

Linssen cs Advocaten is de handelsnaam van een maatschap die bestaat uit natuurlijke personen en besloten beroepsvennootschappen. De maatschap is ingeschreven in het handelsregister onder nr. 17274296.

Artikel 2: De toepasselijkheid van deze algemene voorwaarden

1. Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op alle overeenkomsten die u met ons sluit. Ze zijn ook van toepassing op uw aanvullende opdrachten of uw vervolgoopdrachten.
2. Op deze algemene voorwaarden kunnen niet alleen wij zelf een beroep doen, maar ook de personen die wij betrekken bij de uitvoering van de overeenkomst die u met ons hebt gesloten. Ook vennoten, werknemers en medewerkers die niet meer voor ons werken, en hun erfgenamen, kunnen zich op deze algemene voorwaarden beroepen.

Artikel 3: Uw overeenkomst met Linssen cs Advocaten

1. Als u met ons een overeenkomst sluit, wordt u geacht deze overeenkomst uitsluitend te sluiten met Linssen cs Advocaten. Uw opdracht wordt geacht uitsluitend door Linssen cs Advocaten te zijn aanvaard. Deze regel geldt ook als het uw uitdrukkelijke of stilzwijgende bedoeling is dat de overeenkomst geheel of gedeeltelijk wordt uitgevoerd door een of meer bepaalde personen die aan ons kantoor zijn verbonden.
2. Wij sluiten de werking van de artikelen 7:404, 7:407 lid 2 en 7:409 Burgerlijk Wetboek uit.
3. Op alle overeenkomsten die u met ons sluit, is Nederlands recht van toepassing.

Artikel 4: De uitvoering van uw opdracht

1. Wij voeren de overeenkomst die wij met u sluiten uitsluitend uit ten behoeve van u. Derden kunnen aan onze werkzaamheden geen rechten ontlenen. U vrijwaart Linssen cs Advocaten tegen vorderingen van derden die stellen dat zij direct of indirect schade hebben geleden door werkzaamheden die wij ten behoeve van u verrichten of hebben verricht.
2. Bij de uitvoering van uw opdracht laten wij ons leiden door uw belang. Daarbij nemen wij de geldende regelgeving in acht, waaronder de gedragsregels voor advocaten en de verordeningen en richtlijnen van de Nederlandse Orde van Advocaten.
3. Bij de uitvoering van uw opdracht handelen wij zoals u van een redelijk bekwame en redelijke handelende advocaat mag verwachten. Wij spannen ons in om het resultaat te bereiken dat u voor ogen staat, maar garanderen niet dat dit resultaat daadwerkelijk wordt bereikt.

Artikel 5: Bewaring van stukken

Nadat wij onze werkzaamheden voor u hebben beëindigd, sluiten wij het dossier. Als u op dat moment niet iets anders met ons afsprekt en wij ook niet om andere redenen tot iets anders gehouden zijn, archiveren wij de stukken uit het dossier. U kunt deze stukken nog opvragen tot vijf jaar nadat zij onze werkzaamheden voor u hebben beëindigd. Na verloop van deze vijf jaar mogen wij de stukken vernietigen.

Artikel 6: Loon en verschotten

1. Omdat wij werkzaamheden voor u verrichten, hebben wij recht op loon. Dit loon wordt vermeerderd met zogenaamde 'verschotten' en met BTW.
2. Verschotten zijn enerzijds de te specificeren uitgaven, die wij ten behoeve van u doen, zoals griffierecht, deurwaarderskosten en reis- en verblijfkosten. Verschotten zijn anderzijds de niet te specificeren kantoorkosten, zoals porti, telefoon- en telefaxkosten, en kosten van fotokopieën. Deze kantoorkosten bepalen wij forfaitair op 6% van ons loon. Wij kunnen de verschotten periodiek en apart aan u in rekening brengen.
3. Tenzij u iets anders met ons hebt afgesproken, berekenen wij ons loon volgens het uurtarief dat wij op onze opdrachtbevestiging vermelden. Wij mogen het uurtarief dat u met ons bent overeengekomen ieder jaar op 1 januari aanpassen. Deze aanpassing vindt plaats op basis van de aanpassing van het maandprijsindexcijfer volgens de door het CBS gepubliceerde prijsindexcijfers CAO-lonen per uur inclusief bijzondere beloningen, categorie zakelijke dienstverlening, met dien verstande dat wij ons uurtarief op 1 januari altijd met 3% mogen verhogen.
4. Wij mogen u ons loon tussentijds in rekening brengen. Ook mogen wij u voorschotten in rekening brengen. Voorschotten verrekenen wij bij tussentijdse declaraties en bij de einddeclaratie.

Artikel 7: De betaling van onze facturen

1. Tenzij u iets anders met ons hebt afgesproken of wij iets anders op onze factuur aangeven, moet u al onze facturen binnen veertien dagen na de factuurdatum betalen. U mag niets van het factuurbedrag aftrekken of met het factuurbedrag verrekenen, en u mag uw betaling ook niet opschorten.
2. Als u onze factuur niet binnen de betalingstermijn voldoet, bent u van rechtswege in verzuim. U bent dan de wettelijke rente over het factuurbedrag verschuldigd. Wettelijke rente is de rente van de artikelen 6:119 e.v. Burgerlijk Wetboek.
3. Als u in verzuim bent, komen ook de kosten voor uw rekening die wij in verzuim rechts moeten maken om u tot nakoming van uw verplichtingen te bewegen.
4. Als u onze factuur niet of niet op tijd betaalt, kunnen wij een incassoprocedure starten voor de burgerlijke rechter of voor de Geschillencommissie Advocatuur.

Artikel 8: Onze aansprakelijkheid voor beroepsfouten

1. De aansprakelijkheid voor eventuele beroepsfouten van Linssen cs Advocaten, daaronder behorende onze vennoten en partners, onze werknemers en onze medewerkers, is steeds beperkt tot het bedrag dat onze beroepsaansprakelijkheidsverzekering uitkeert, vermeerderd met het eigen risico dat wij onder die verzekering dragen. De inhoud en omvang van onze beroepsaansprakelijkheidsverzekering overblijven minstens de eisen die de Nederlandse Orde van Advocaten stelt. Desgeensel ontvangt u van ons een extract van onze beroepsaansprakelijkheidspolis.
2. Als onze aansprakelijkheidsverzekering u niet dekkt, reden dan ook geen rekening met de onze aansprakelijkheid beperkt tot driemaal het loon dat wij in de desbetreffende zaak in rekening hebben gebracht in het jaar waarin we de beroepsfout hebben gemaakt.

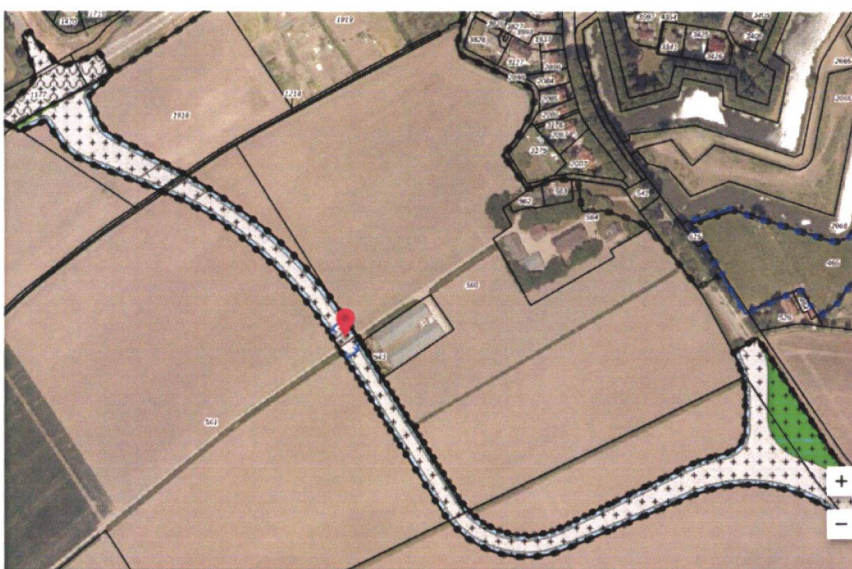
Artikel 9: Klachten

1. Op onze overeenkomst is de kantoorklachtenregeling van Linssen c.s. Advocaten van toepassing, die u vindt op onze website en waarvan u op verzoek een exemplaar ontvangt. Wij nemen ook deel aan de Klachten- en Geschillenregeling Advocatuur. Als u met ons een overeenkomst sluit, aanvaardt u ook de toepasselijkheid van deze regeling.
2. Als u een klacht hebt over ons werk of onze declaratie, moet u deze voorleggen aan ons, en wel binnen twee maanden na de dag waarop u kennisnam of redelijkerwijs had kunnen kennisnemen van het handelen of nalaten dat aanleiding was voor uw klacht. Als u tijdig klaagt, zullen wij uw klacht behandelen volgens ons kantoorklachtenreglement.
3. Als wij uw klacht niet of niet naar uw tevredenheid oplossen, dan kunt u uw klacht tot uiterlijk twaalf maanden na onze schriftelijke reactie indienen bij de Geschillencommissie Advocatuur, Postbus 90600, 2509 LP Den Haag (tel: 070-3105310). De geschillencommissie is ook bevoegd te oordelen over schadeclaims tot een bedrag van maximaal € 10.000,00.
4. Nadat twaalf maanden na onze schriftelijke reactie op uw klacht zijn verstreken, vervalt de mogelijkheid om nog een klacht bij de Geschillencommissie Advocatuur in te dienen.
5. De Geschillencommissie Advocatuur behandelt de zaak volgens het Reglement Geschillencommissie Advocatuur, zoals dat geldt op het moment waarop u de klacht bij de geschillencommissie indient. U kunt dit reglement bij de geschillencommissie opvragen.
6. De Geschillencommissie Advocatuur oordeelt met uitsluiting van de rechter die volgens de wet bevoegd zou zijn om kennis te nemen van het geschil dat u met ons hebt. Als u uw opdracht in een zakelijke hoedanigheid aan ons hebt gegeven, voorziet het Reglement Geschillencommissie Advocatuur in arbitrage. Als u een particuliere cliënt bent, hebt u het recht om binnen één maand nadat wij ons schriftelijk op de onbevoegdheid van de burgerlijke rechter hebben beroepen, schriftelijk aan ons te laten weten dat u kiest voor beslechting van het geschil door de burgerlijke rechter. Als u dit niet doet, dan voorziet het Reglement Geschillencommissie Advocatuur in een bindend advies. Als u een particuliere cliënt bent en wij een vordering op u innemen, zal alleen sprake zijn van een bindend advies als u het nog openstaande bedrag onder de Geschillencommissie stelt. Doel u dat niet, dan is op de meescorende partij van toepassing.
7. Tegen de uitspraak van de Geschillencommissie Advocatuur is geen hoger beroep mogelijk.

Artikel 10: De bevoegde rechter in civiele procedures

Als u de overeenkomst met ons bent aangegaan in een zakelijke hoedanigheid en wij een civielrechtelijke procedure tegen u aanhangig maken, mag u niet meer dan u uw verplichtingen uit deze overeenkomst niet of niet goed bent nagekomen, in - naast de rechter die door de wet als bevoegde rechter wordt aangewezen - de kantonrechter te Hilversum bevoegd als vordering naar geldvordering betreft van maximaal € 25.000,00 en de rechtbank Zeeland-West-Brabant bevoegd als het een andere vordering betreft.

Het ontwerpbestemmingsplan "Randweg Klundert" maakt de aanleg van een randweg om Klundert mogelijk, tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk. Dit betekent dat de aanleg van de randweg zal plaatsvinden op een groot gedeelte van de percelen die door cliënt in gebruik worden genomen voor het akkerbouwbedrijf. Daarnaast zal de voorgenomen randweg direct grenzen aan de pluimveestallen. Dit is ook zichtbaar op onderstaande afbeelding.



De reden voor de aanleg van de randweg zou zijn dat de verkeersdruk in de smalle straten van het centrum van Klundert hoog is. Door de aanleg van de randweg is het de bedoeling dat het doorgaande (zware) verkeer buiten Klundert wordt verplaatst. Het aantal auto's en vrachtwagens dat thans door het centrum rijdt, zou na de aanleg van de randweg flink moeten dalen. Het gevolg zou zijn de leefbaarheid en veiligheid in en om Klundert wordt verbeterd en de verkeersoverlast wordt teruggebracht.

Cliënt kan zich echter absoluut niet verenigen met onderhavige planologische ontwikkeling en dient derhalve op navolgende gronden een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan "Randweg Klundert".

2. Belemmering bedrijfsvoering

Als gevolg van de aanleg van de randweg vreest cliënt voor belemmering van zijn huidige en toekomstige bedrijfsvoering. Cliënt is van oordeel dat vast moet komen te staan of de huidige, maar ook de toekomstige bedrijfsvoering al dan niet wordt belemmerd. De oplossingen die voor het bedrijf van cliënt in het plan zijn opgenomen, zijn immers onvoldoende om de bedrijfsvoering niet in gevaar te brengen.

Cliënt stelt zich op het standpunt dat op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met zijn bestaande rechten. Als gevolg van de aanleg van de randweg worden namelijk percelen landbouwgrond doorkruist, waardoor de percelen moeilijk bereikbaar of zelfs onbereikbaar worden. Dit laatste geldt voor een gedeelte van het perceel G560 ten zuidoosten. Verder wordt ook het 800 meter lange kavelpad doorkruist. Daarnaast is geen rekening gehouden met het verloren gaan van goede landbouwgrond als gevolg van de aanleg van de randweg.

Dat thans in een oversteek is voorzien, is onvoldoende. Als gevolg van de oversteek ontstaat namelijk een verkeersonveilige situatie. Doordat cliënt met grote trekkers en machines met zeer grote regelmaat een drukke randweg dient over te steken, bestaat er een groot risico op ongevallen. Daarnaast zal bij het oversteken van de randweg veel klei achterblijven van de wielen van de trekkers en machines, waardoor de kans op slibgevaar niet is uitgesloten. Het standpunt dat geen verkeersonveilige situaties zijn te verwachten, is dan ook onbegrijpelijk. Opmerkelijk is dat met deze omstandigheden op geen enkele wijze rekening is gehouden, waardoor er sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding. Cliënt nodigt de desbetreffende ambtenaar graag uit om kennis te nemen van de situatie die ontstaat als gevolg van kleigrond die achterblijft op de weg.

Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan is eveneens in strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat de bereikbaarheid van de landbouwpercelen in het plan niet is gewaarborgd. Zo zijn de oversteken ten onrechte niet in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Dit betekent eveneens dat de planregeling niet voorziet in de bereikbaarheid van de percelen landbouwgrond. Op dit moment is het voor cliënt dan ook onduidelijk hoe de oversteekplaatsen worden ingericht.

Ook wordt in de plantoelichting niets vermeld over het verloren gaan van goede landbouwgrond en het aantasten van de verkavelingsstructuur. Door de aanleg van de randweg wordt namelijk de verkavelingsstructuur van de percelen in negatieve zin veranderd, waardoor de waarde van de percelen landbouwgrond aanzienlijk daalt. Ook ontstaan er percelen die qua vorm lastiger te bewerken zijn met de zware trekkers en machines van tegenwoordig. Het bewerken van het land en het zaaien en oogsten is immers veel lastiger en inefficiënt. Het gevolg is dat de kosten van het bewerken van de percelen landbouwgrond stijgen en de opbrengst qua producten zal afnemen, waardoor de inkomsten van cliënt derhalve zullen dalen.

Het ontwerpbestemmingsplan is om voornoemde redenen tot stand gekomen in strijd met artikel 3:2 jo. 3:4 jo. 3:46 Awb.

3. Nut en noodzaak

Cliënt bestrijdt de noodzaak van de randweg. De nut en noodzaak van het plan is onvoldoende onderbouwd. Naar de mening van cliënt kan het niet zo zijn dat het nut en de noodzaak enkel wordt ingegeven door de verkeersbewegingen in de kern van Klundert.

De aanleg van de randweg zal juist bijdragen aan een toename van het sluisverkeer richting het industrieterrein Moerdijk en van het industrieterrein naar de afslag Fijnaart van de snelweg. In plaats van dat het vracht- en personenverkeer over de A59 en A17 (afslag Zevenbergen/Klundert) richting het industrieterrein rijdt, neemt dat verkeer de afslag bij Fijnaart. Door de aanleg van de randweg zullen de verkeersbewegingen derhalve alleen maar toenemen. Dit verkeer rijdt dan via de Oudemolen en Zwingelspaan richting Klundert in het industrieterrein Moerdijk. Het gaat dan met name om extra verkeersbelasting op de Drogedijk, Zwingelspaansedijk en Stoofdijk.

Daarnaast blijkt zelfs uit de verkeerskundige onderbouwing dat de realisatie van de randweg zal leiden tot een toename van verkeer op de onderzochte wegen buiten het centrum. Cliënt stelt zich daarbij op het standpunt dat onvoldoende is onderzocht of deze toename zal leiden tot knelpunten in de verkeersveiligheid. Ook dat is onvoldoende onderzocht.

Voorts voert cliënt dat aan dat het gestelde leefbaarheidsprobleem in de kern van Klundert als gevolg van verkeersdrukte onvoldoende is aangetoond. Omdat thans wordt gekozen voor een ingrijpende maatregel, nieuwe infrastructuur, die ook nog op agrarisch waardevolle gronden wordt aangelegd, geldt echter een zware motiveringsplicht. Daarbij is van belang dat de verkeerssituatie in de kern van Klundert moet worden verbeterd, terwijl geen rekening wordt gehouden met de gevolgen van het plan voor de bedrijfsvoering van cliënt. In dit geval had ook onderzocht dienen te worden of met bepaalde verkeersmaatregelen de verkeerssituatie in de kern van Klundert kan worden verbeterd in plaats van direct uit te gaan van de aanleg van een randweg.

Het voorgaande in acht genomen, concludeert cliënt dat het ontwerpbestemmingsplan in de huidige vorm niet kan worden vastgesteld.

4. Verkeerskundige onderzoeken

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan voor een randweg dienen de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de bijbehorende verkeerskundige onderzoeken, actueel te zijn. Uit artikel 3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening volgt namelijk dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan alleen gebruik gemaakt kan worden van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Dit is in casu echter niet het geval. De verkeerskundige onderzoeken dateren namelijk uit 2013 en 2014. Dit betekent dat de onderzoeken meer dan 9 jaar oud zijn. Het feit dat alleen voor de voorkeursvariant A3 het verkeersmodel is geactualiseerd, is onvoldoende. In dit geval had opnieuw verkeerskundig onderzoek (verkeerstellingen) gedaan moeten worden. Onderzoeken van 2013 en 2014 geven geen actueel beeld om vervolgens als uitgangspunt te nemen bij de actualisatie. Daarnaast had dit voor alle onderzochte tracés moeten plaatsvinden.

Gelet op vorenstaande, kan derhalve niet zonder meer geconcludeerd worden dat de realisatie van de voorkeursvariant van de randweg zal leiden tot een flinke afname van de totale verkeersintensiteiten op de onderzochte wegvakken in het centrum. In dit geval is de conclusie een aanname zonder dat daaraan gedegen onderzoek ten grondslag ligt. Dit wordt ook nog eens bevestigd door het feit dat cijfers over het effect van de randweg op aantallen vrachtwagens en landbouwverkeer ontbreken.

Cliënt heeft reeds eerder zelf een verkeersdeskundige ingeschakeld die een onderzoek heeft verricht naar de verkeerskundige situatie als gevolg van de aanleg van de randweg. Een afschrift van dit onderzoek treft u aan in **bijlage 2**. U wordt verzocht de inhoud van dit onderzoek hier als herhaald en ingelast te beschouwen. Belangrijk te melden is dat uit het onderzoek naar voren komt dat het nut en de noodzaak van de aanleg van de randweg niet is aangetoond. Ook is het verkeerskundig probleem gebaseerd op aannames in plaats van representatief onderzoek.

Ook hier geldt dat sprake is van een ontwerpbestemmingsplan dat onvoldoende zorgvuldig is voorbereid.

5. Stikstof

Gelet op hetgeen onder punt 4 is aangevoerd, kan niet worden gesteld dat de aanleg van de randweg niet zal leiden tot extra verkeer en dat sprake is van een verplaatsing van bestaand verkeer van de kern naar de randweg. Nu er geen representatief onderzoek is verricht naar het aantal verkeersbewegingen,

is een toename van het aantal verkeersbewegingen niet uitgesloten. Het project kan dan evengoed leiden tot extra stikstofdepositie.

Nu extra stikstofdepositie niet is uitgesloten, kan ook niet worden gesteld dat de aard en omvang van het project niet zullen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het besluit dat een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is, is dan ook voorbarig.

6. Alternatieven

Uit de plantoelichting blijkt dat er een tracéstudie is uitgevoerd en dat daarna een afweging is gemaakt voor een voorkeurstracé. Opmerkelijk is dat in de plantoelichting verder niet nader wordt onderbouwd waarom tracévariant A3 Randweg Klundert beter is dan de andere varianten.

Voorts is onduidelijk of de alternatieven op dezelfde wijze zijn onderzocht en of ook onderzoek is verricht naar het aspect grondgebruik, waaronder het verloren gaan van landbouwgrond. Ook is niet duidelijk wat de kosten zijn van de verschillende tracés en of hiervoor een raming is gemaakt. Cliënt beschikt immers niet over een tracékeuzenotitie.

Gelet op vorenstaande, is cliënt van mening dat de keuze van het tracé onvoldoende is onderbouwd en dat geen deugdelijke afweging heeft plaatsgevonden. Het belangen van cliënt van de nieuwe randweg zijn onvoldoende betrokken en afgewogen. Naar het oordeel van cliënt is het ontwerpbestemmingsplan dan ook onvoldoende zorgvuldig voorbereid. Er is sprake van strijd met artikel 3:2 jo. 3:4 jo. 3:46 Awb.

7. Doorkruising ecologische verbindingszone

De voorgenomen randweg doorkruist de ecologische verbindingszone. De waterloop Verlamde vaart is namelijk aangewezen als een ecologische verbindingszone. Op basis van de omgevingsverordening zijn nieuwe ontwikkelingen binnen deze zone niet toegestaan. Uit de plantoelichting volgt echter dat de randweg toch op grond van voorwaarden kan worden aangelegd. Cliënt is echter van mening dat de invulling van deze voorwaarden onjuist is.

Allereerst merkt cliënt op dat de onderbouwing die aan de toetsing aan de gestelde voorwaarden ten grondslag ligt, zeer summier is. Zo wordt niet nader onderbouwd waarom er sprake is van een groot openbaar belang bij de aanleg van de randweg. Het enkele argument dat de aanleg van de randweg voorziet in een verbetering van de woon- en leefkwaliteit binnen de kern van Klundert,

is onvoldoende. Het gestelde leefbaarheidsprobleem in de kern van Klundert als gevolg van verkeersdrukke is immers niet aangetoond. Ook is niet onderbouwd waarom er geen andere oplossingen voorhanden zijn die de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant voorkomen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening, is cliënt van mening dat niet aan de voorwaarden wordt voldaan om de aanleg van de randweg binnen de ecologische verbindingszone toe te staan.

8. Pluimveestallen

Zoals reeds vermeld, is de aanleg van de randweg direct achter de pluimveestallen van cliënt ingetekend. Cliënt acht dit absoluut niet wenselijk. De reden daartoe is dat als gevolg van het verkeer in de zeer directe nabijheid van het bedrijf voor problemen bij het pluimvee kunnen zorgen. De uitstoot van emissie als gevolg van de verkeersbewegingen kan ertoe bijdragen dat dit middels stalventilatie bij het pluimvee terecht komt met gevolgen voor de diergezondheid. Hierbij kan gedacht worden aan CO₂, NO_x en fijnstof. Het gevaar ontstaat dat ziektekiemen het pluimvee bereiken met alle gevolgen van dien. Een voorbeeld hiervan is vogelgriep.

Een ander punt is dat als gevolg van de verkeersbewegingen ook geluidsoverlast kan ontstaan, waardoor stress bij pluimvee ontstaat. Te meer, omdat de randweg in de directe nabijheid van de pluimveestallen zal worden aangelegd. Juist bij pluimvee is het belangrijk dat er rust bestaat, omdat anders de kippen minder voer opnemen en daardoor de energie verloren gaat en de mineralenbalans verstoort raakt. Dit betekent minder groei en zelfs gewichtsverlies, waardoor de inkomsten zullen verminderen. Ook hiermee is bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen rekening gehouden.

9. Belangenafweging

In het licht van al het voorgaande kan het bestreden besluit niet in stand blijven. Cliënt verwijst in dit verband aanvullend op al het voorgaande naar artikel 3:4, lid 2 Awb. Er is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van cliënt.

Cliënt blijft van mening dat bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan geen rekening is gehouden met gevolgen voor zijn bedrijfsvoering. Uit niets blijkt immers dat er een belangenafweging heeft plaatsgevonden. Het onderzoek dat aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag ligt, is derhalve onvolledig en doet geen recht aan de bedrijfsbelangen van cliënt. Daarnaast

geldt dat in casu geen sprake is van een voldoende algemeen belang om de randweg achter het bedrijf en op de percelen landbouwgrond van cliënt te realiseren. Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan zet cliënt voor grote organisatorische en juridische alsook financiële problemen. Mede gelet op de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit kan ook om deze reden het ontwerpbestemmingsplan niet op de voorgestelde wijze worden vastgesteld.

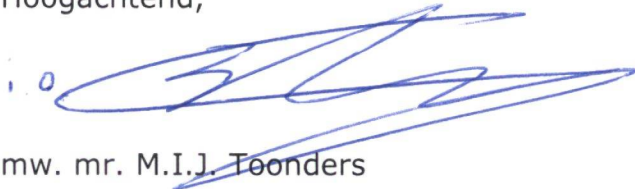
10.Overleg

Tot slot betreurt cliënt de gang van zaken en zou hij graag met de gemeente in gesprek willen gaan om de situatie te bespreken. De aanleg van de randweg heeft immers grote gevolgen voor zijn bedrijfsvoering. Om deze reden wordt u verzocht op korte termijn een gesprek te plannen aangaande een oplossing.

CONCLUSIE

Het bovenstaande in acht nemende concludeert cliënt tot gegrondverklaring van de zienswijze en verzoekt hij u het bestemmingsplan "Randweg Klundert" niet dan wel gewijzigd vast te stellen.

Hoogachtend,



mw. mr. M.I.J. Toonders

Bijlage 1

Linssen c.s. Advocaten
Postbus 246
5000 AE TILBURG

ONTWERP BESTEMMINGSPLAN RANDWEG KLUNDERT

Burgemeester en wethouders van Moerdijk maken bekend dat vanaf 1 juni 2022 tot en met 12 juli 2022 voor een ieder het ontwerp van het bestemmingsplan "Randweg Klundert" (planidentificatie NL.IM-RO.1709.BPBGRandwegKL-BP30) tijdens de openingstijden van het gemeentehuis bij de receptie ter inzage ligt.

Het plan is ook digitaal te bekijken op <http://www.ruimtelijkeplannen.nl> en op de gemeentelijke website www.moerdijk.nl/Randweg-Klundert.

Inhoud

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van een randweg om Klundert mogelijk, tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk. De verkeersdruk in de smalle straten van het centrum van Klundert is hoog. Door de aanleg van de randweg wordt het doorgaande (zware) verkeer naar buiten Klundert verplaatst. Het aantal auto's en vrachtwagens dat nu nog door het centrum rijdt, zal na aanleg van de randweg flink dalen. Zo wordt de leefbaarheid en veiligheid in en om Klundert verbeterd en de verkeersoverlast teruggebracht.

Eind 2021 heeft het voorontwerp van dit bestemmingsplan ter inzage gelegen. Als gevolg van de ingediende reacties zijn een aantal wijzigingen in de toelichting van het bestemmingsplan doorgevoerd.

Reageren?

Iedereen kan tot en met 12 juli 2022 een schriftelijke of mondelinge zienswijze indienen op het ontwerpbestemmingsplan. U kunt dit doen door een brief te sturen aan de gemeenteraad van de gemeente Moerdijk, Postbus 4, 4760 AA in Zevenbergen of een mail te sturen aan info@moerdijk.nl onder vermelding van "Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Randweg Klundert".

Voor het eventueel indienen van een mondelinge zienswijze is het noodzakelijk tijdig een afspraak maken via het telefoonnummer 14 0168. Wij ontvangen uw zienswijze bij voorkeur schriftelijk.

Bijlage 2

Linssen c.s. Advocaten
Postbus 246
5000 AE TILBURG



Rondweg Klundert

Verkeerskundig advies
over nut en noodzaak
rondweg Klundert

Inhoud

Projectinformatie.....	2
1. Inleiding.....	3
2. Vraagstelling.....	3
3. Leeswijzer	3
4. Verkeerskundige situatie	4
5. Toetscriteria	5
6. Verkeerskundige beoordeling	7
7. Contextuele beoordeling.....	9
8. Conclusie	11
BIJLAGE 1: DOCUMENTEN	12

Projectinformatie

Projectcode	: 2018.srk.03
Datum	: 3 juli 2018
Projectnaam	: Rondweg Klundert
Opdrachtgever	: SRK Rechtsbijstand dhr. Johan Smits
Contactgegevens	: Postbus 3020 2700 LA Zoetermeer

Opdrachtnemer	: Odaci Advies
Projecteigenaar	: Dhr. ir. E. Odaci
Contactgegevens	: Koolzaadstraat 2 7552 ER Hengelo ov Tel. 06-27074046 info@odaci-advies.nl www.odaci-advies.nl
Handelsregister	: 54948851

1. Inleiding

Het gemeentebestuur van Moerdijk is voornemens om een gedeeltelijke randweg rond Klundert te maken. Deze rondweg is geprojecteerd op gronden van de heer en mevrouw Den Engelse. Zij hebben een agrarisch bedrijf, akkerbouw en vleeskuikens. De landbouwschuur en de woning staan op het adres Zevenbergseweg 11. Zij zijn daarmee direct belanghebbende in de variantenafweging van het gemeentebestuur.

Het college van B&W heeft verschillende varianten van het aan te leggen tracé onderzocht en wil doorgaan met variant A3. De familie Den Engelse beoordeelt deze oplossing als nadelig, omdat deze dwars door hun landbouwgronden is geprojecteerd. Een groot deel van het landbouwareaal wordt diensgevolg moeilijk bereikbaar en bij het oversteken van de nieuwe randweg ontstaat een verkeersonveilige situatie. Het gemeentebestuur is niet gevoelig gebleken voor deze argumenten en zet door met variant A3, ondanks het feit dat een voor de heer en mevrouw Den Engelse een aanvullende, acceptabele variant (A4) is voorgesteld.

Nu doet zich de vraag naar nut- en noodzaak van deze randweg voor. Is er een daadwerkelijk en serieus probleem dat opgelost moet worden? De heer en mevrouw Den Engelse hebben SRK Rechtsbijstand gevraagd om de bezwaarprocedure te begeleiden. SRK Rechtsbijstand vraagt Odaci Advies om een contra-expertise uit te voeren op de verkeerskundige overwegingen van de gemeente Moerdijk. Voorliggend rapport is daarvan het resultaat.

2. Vraagstelling

In Bijlage 1 zijn de te behandelen documenten weergegeven, die in deze bewaarprocedure aan Odaci Advies beschikbaar zijn gesteld. Op basis van deze documenten zijn 4 vragen te stellen die van belang zijn voor de bezwaarprocedure:

- a. Wat is de nut en noodzaak van de randweg rond Klundert?
- b. Is er een daadwerkelijk probleem dat opgelost moet worden?
- c. Zo ja, draagt de aanleg van de rondweg bij aan deze oplossing en is deze daarmee doelmatig?
- d. Staan kosten en resultaat (baten) in verhouding tot elkaar?

3. Leeswijzer

In deze contra-expertise zullen met name verkeerskundige adviezen van bureau Accent Adviseurs, door de gemeente Moerdijk ingeschakeld als experts, worden beoordeeld op hun inhoudelijke relevantie. Dit doen wij in tabelvorm zodat snel inzichtelijk wordt waar er leemtes zijn in kennis danwel onvolkomenheden bestaan in het verkeerskundig oordeel over de in H2 gestelde vragen.

Vervolgens zullen we ingaan op de context van het verkeerskundig advies, zoals de mate waarin stakeholdersbelangen zijn meegewogen. Tenslotte beantwoorden wij de vraag of de bestuursrechter op basis van het verkeerskundig advies, aangevuld met de context van de rondweg voldoende informatie heeft om een besluit te nemen voor variant A3 of enig ander variant.

4. Verkeerskundige situatie

Het gemeentebestuur van Moerdijk stelt zich in 2013 op het standpunt dat er problemen zijn in de kern Klundert, als gevolg van verkeer door de kern. Er gaan stemmen op om een randweg rond de kern aan te leggen.

De gemeente heeft Accent Adviseurs destijds gevraagd om omvang en aard van de problemen in kaart te brengen. Met inzicht in (de omvang van) de problemen zijn er vervolgens mogelijke maatregelen voorgesteld. Daarbij is gebleken dat een rondweg om Klundert een maatregel is die moet worden overwogen.

In de loop der tijd zijn er meerdere verkeerskundige adviezen geschreven over deze rondweg, resulterend in diverse varianten van de 'rondweg om Klundert'. Variant A4 is er later in het proces bijgekomen, ingebracht door de heer en mevrouw Den Engelse.

De probleem- en onderzoekslocatie is weergegeven in figuur 1, waarbij de varianten ook zijn uitgetekend (bron: Accent Adviseurs). Variant 4 betreft de blauwe stippellijn.



Figuur 1: situatieschets. Varianten voor de rondweg om de bebouwde kern Klundert.

In Bijlage 1 is de informatie weergegeven die ons in dit dossier ter beschikking is gesteld. Wij hebben deze informatie gefilterd op verkeerskundige inhoud en gebruiken voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen daarom in eerste instantie de volgende documenten:

- a) Quick scan overlast verkeer Klundert (2 april 2013)
- b) Quick scan haalbaarheid randweg Klundert (16 juni 2014)
- c) Randweg Klundert, aanvullende analyse (1 augustus 2016)
- d) Beoordeling randweg Klundert (18 augustus 2017).

5. Toetscriteria

De onderzoeksvragen uit H2 beoordelen wij op basis van verkeersinhoudelijk documenten en adviezen. Gespreksverslagen of raadsbesluiten laten we in eerste instantie achterwege, deze zullen als context worden meegewogen nadat de verkeerskundige beoordeling heeft plaatsgevonden.

Op volgorde van relevantie hanteren wij drie criteria waarmee de inhoudelijke overwegingen van de gemeente Moerdijk beoordeeld worden.

a. Incompleet

Informatie die incompleet is of niet aanwezig zullen we niet kunnen beoordelen. Deze leemten in kennis dienen wel benoemd te worden omdat ze van belang (kunnen) zijn voor de besluitvorming. Deze passages markeren wij in tabelvorm met de kleur geel.

b. Inconsistent

Indien tussen het ene document en het andere document dezelfde situatie op twee verschillende manieren wordt beoordeeld, of in tegenspraak is met elkaar, zullen wij dit uitlichten. Deze passages markeren wij in tabelvorm met de kleur oranje. Als er geen toelichting is gegeven voor de inconsistentie, is dat relevant voor de besluitvorming.

c. Incorrect

Indien informatie aantoonbaar onjuist is, of verkeerd gebruikt is, zullen we dit in tabelvorm markeren met de kleur rood. Op basis van deze categorie zal de bestuursrechter dus een actie moeten organiseren om de incorrectheid van de verkeerskundige beoordeling ofwel in de procedure aan te passen, danwel uit de procedure te schrappen.

Op basis van deze criteria is in tabel 1 een overzicht gegeven hoe de verkeerskundige adviezen, waar de gemeente Moerdijk haar besluiten op baseert, scoren. Deze tabel met tekortkomingen lichten wij vervolgens toe.

VERKEERSKUNDIGE BEOORDELING

De punten uit tabel 1 worden op de volgende pagina in samengevatte vorm toegelicht.

Bron:	(a) Quick scan overlast verkeer Klundert (2.4.2013)	(b) Quick scan haalbaarheid randweg Klundert (16.6.2014)	(c) Randweg Klundert, aanvullende analyse (1.8.2016)	(d) Beoordeling randweg Klundert (18.8.2017)
Criterium:				
Incompleet	<ul style="list-style-type: none"> Selected link uit verkeersmodel ontbreekt (pag 11) Herkomst en bestemming matrix ontbreekt, effect van maatregelen tbv doorgaand verkeer zijn niet mogelijk (pag 15) Onderbouwing en uitleg bij de afweging ontbreekt (pag 27) Verkeersmodel (Brabant Brede Model Aanpak) 2030 wordt niet gebruikt Inzicht in afsluiting Zevenbergseweg ontbreekt 	<ul style="list-style-type: none"> Onderbouwing hoe zes tracéalternatieven zijn opgebouwd ontbreekt (pag 23) Provinciaal verkeers- en vervoerplan provincie Noord Brabant ontbreekt (pag 15) Lokaal Mobiliteitsplan (LMP, 2007-2011/2015) ontbreekt (pag 21) 		
Inconsistent	<ul style="list-style-type: none"> Doorstroming niet benoemd Hoeveelheid landbouwverkeer is aanname 	<ul style="list-style-type: none"> Doorstroming (daarmee bereikbaarheid) wordt als probleem gezien (pag 8) Hoeveelheid landbouwverkeer wordt als probleem omschreven 	<ul style="list-style-type: none"> Scores in tabel (tabel 5) komen niet overeen met tabel in Quick Scan haalbaarheid rondweg Klundert (tabel 3) alternatief A3 	<ul style="list-style-type: none"> Scores in tabel (fig 7) komen niet overeen met tabel in Quick Scan haalbaarheid rondweg Klundert (tabel 3) alternatief A3
Incorrect	<ul style="list-style-type: none"> Door gemeente zelf bedachte richtlijn (tabel Richtlijnen Gemeente Moerdijk) wordt gehanteerd als norm De norm wordt overschreden (pag 3) maar is in feite een zelfbedachte, niet onderbouwde gemeentelijke richtlijn Samenstelling verkeer zorgt voor overlast (pag 3) Verkeerstellingen worden opgehoogd aan de hand van de verkeersgeneratie (pag 13) Percentage doorgaand verkeer ligt tussen 29% en 48%. Uit de berekeningen met behulp van de verkeersgeneratie blijkt echter dat alle verkeer door de kern Klundert wordt gegenereerd. (pag 16). Dit is ook strijdig met analyse (pag 22) Handmatige berekende intensiteitscijfers zijn strijdig met Verkeersmodel dat sterke toename op nieuwe rondweg laat zien (pag 11) Aannames worden gebruikt als vast gegeven 	<ul style="list-style-type: none"> Onderscheid verkeer in intern, doorgaand en herkomst bestemming is onduidelijk (pag 22) Belang van een criterium binnen de Multi Criteria Analyse is niet meegenomen in de beoordeling (pag 40) 		

Tabel 1: verkeerskundige samenvatting

6. Verkeerskundige beoordeling

Tabel 1 uit H5 lichten wij in dit hoofdstuk toe. De door het gemeentebestuur vier ingewonnen verkeerskundige adviezen zijn daarbij wederom leidend.

(a) Samenvatting document “Quick scan overlast verkeer Klundert (2 april 2013)”

- De quick scan beschrijft een analyse waaruit naar voren komt dat op een aantal wegen de maximum intensiteiten worden benaderd, maar niet overschreden. Aangegeven wordt dat vooral de samenstelling van het verkeer oorzaak is van de problemen. De overlast kan worden terug gedrongen door vooral het vracht- en landbouwverkeer te weren.

Gesteld wordt dat:

- De verkeersintensiteiten vrijwel overal binnen de bandbreedtes van de inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie vallen en dat op de Hoogstraat de norm wordt overschreden (in de tekst worden richtlijn en norm regelmatig door elkaar gehaald);
 - Vooral de samenstelling van verkeer zorgt voor overlast;
 - Op basis van kencijfers over verkeersgeneratie kan meer verkeer verwacht worden. Dan worden de normcijfers overschreden;
 - Er rijdt relatief veel verkeer door Klundert waarbij niet duidelijk is of dit gebiedseigen verkeer is of doorgaand ten opzichte van Klundert.
- (1) De verkeersintensiteit, (2) de samenstelling van het verkeer (percentage vracht- en landbouwverkeer), (3) normoverschrijding op basis van berekende verkeersgeneratie en (4) doorgaand verkeer ten opzichte van Klundert zijn bepalend voor het beoordelen van de problematiek.
 - De verkeersintensiteit wordt beoordeeld aan de hand van een door een gemeente zelf bedachte kenmerk in een eigen opgezette tabel (*Richtlijnen gemeente Moerdijk/wegkenmerken per wegcategorie*). Een onderdeel uit deze tabel is het intensiteitscriterium. CROW (het landelijke kennisinstituut verkeer waar herhaaldelijk in de rapportage naar wordt verwezen) hanteert richtlijnen voor wegtypen (de essentiële herkenbaarheid kenmerken). Deze richtlijnen gaan over functie en inrichting van de weg en níét over het gebruik (verkeersintensiteiten).

Landelijk bestaan er geen intensiteitscriteria of normen. Er is ook geen criterium of richtlijn ten aanzien van de samenstelling van het verkeer. Ook ‘overlast’ wordt door de gemeente gerelateerd aan overschrijding van de ‘norm’. Er wordt geen uitleg gegeven hoe de door de gemeente zelf bedachte normen (= richtlijn) zijn onderbouwd. De uitspraak dat de verkeersintensiteit of samenstelling van verkeer een norm ‘overschrijdt’ (waarbij herhaaldelijk voorbij wordt gegaan aan het feit dat het in de gemeentelijke tabel als richtlijn is opgenomen) kan dus niet hard gemaakt worden.

- Verkeerstellingen worden aan de hand van kencijfers over verkeersgeneratie (CROW publicatie 317) opgehoogd. De opgehoogde gegevens zijn hoger dan de getelde verkeersintensiteiten (!) en overschrijden daarmee de ‘norm’. Kencijfers voor verkeersgeneratie zijn bedoeld voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen. Deze kencijfers zijn níét bedoeld voor het berekenen van de verkeersgeneratie van

een bestaande kern. Er is op basis van de kencijfers voor verkeersgeneratie derhalve geen uitspraak te maken over de hoeveelheid verkeer die kan worden verwacht. Deze gegevens rijmen ook niet met de getelde verkeersintensiteiten. De handmatige berekende intensiteitscijfers rijmen ook niet met 'Verkeersmodel 2020'. Overigens blijkt uit de rapportage dat deze kencijfers niet toepasbaar zijn; op basis van de berekende verkeersgeneratie zou er een verkeersintensiteit van 18.060 motorvoertuigen per etmaal te verwachten zijn ten opzicht van de 14.878 daadwerkelijk getelde motorvoertuigen. Hierbij wordt volledig voorbij gegaan aan het doorgaande verkeer ten opzichte van de kern Klundert. Volgens de handmatige berekening zou er dus geen doorgaand verkeer kunnen zijn (!).

- In de rapportage wordt aangegeven dat groot vrachtverkeer en landbouwvoertuigen voor overlast zorgen in de vorm van geluids- en trillinghinder. Er wordt echter niet geconstateerd dat een wettelijke norm wordt overschreden. Wel wordt gesproken over 'beleving' van dit verkeer. De hoeveelheid landbouwverkeer is niet gebaseerd op telgegevens, maar is een aanname.
- Het rapport geeft geen inzicht in welk verkeer daadwerkelijk uit de kern Klundert kan worden geweerd omdat er geen herkomst-bestemmingsmatrix gehanteerd wordt. De herkomst en bestemming van het verkeer is niet inzichtelijk gemaakt. Het oplossend vermogen van de voorgestelde randweg is daardoor onduidelijk.
- Met behulp van het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt wat in de toekomst de verwachte verkeersintensiteiten voor het planjaar 2020 zijn. Deze verwachte verkeersintensiteiten worden echter niet gebruikt. Gesteld wordt dat het verkeersmodel te theoretisch is. Juist een verkeersmodel is het de facto beleidsinstrument om de verkeersstromen bij nieuwe weginfrastructuur in beeld te brengen. Zo kan met behulp van een zogenaamde 'selected link' bepaald worden welke herkomst en bestemming het verkeer heeft wat gebruik maakt van de voorgenomen randweg.

Het verkeersmodel geeft ook inzicht in de 'latente vraag'. Door de randweg verandert de weerstand op bepaalde routes waardoor er verkeer aangetrokken wordt dat voorheen niet de route door Klundert nam. Daarnaast is het met het verkeersmodel mogelijk om een inschatting te maken van verkeersstromen op het wegennet van Klundert (onderliggend wegennet) als er sprake is van congestie op het hoofdwegennet (autosnelwegen).

- Met de handmatig berekende intensiteitscijfers wordt geen inzicht gegeven in de herkomst en bestemming van de verkeersstromen, de latente vraag of de verkeersstromen bij congestie op omliggende autosnelwegen. Een andere analyse van de toekomstige verkeersstromen is voor de onderbouwing van de randweg zeer gewenst.
- Het rapport geeft ook geen inzicht in een aanvullende maatregel zoals de afsluiting van de Zevenbergseweg. Als het wegvak Zevenbergseweg tussen de 'randweg' en het centrum van Klundert wordt afgesloten dan zal de score op het thema verkeer gelijk zijn tussen de alternatieven.
- Bij afweging tussen de structurele maatregelen is onduidelijk hoe de maatregelen zijn opgebouwd, ontbreekt de onderbouwing van de voor- en nadelen en is voorbij gegaan aan mogelijke samenstelling van verschillende structurele maatregelen.

- De conclusies uit dit rapport worden in de hierop volgende verkeerskundige rapportages als vaststaand gegeven en vastgestelde feiten beschouwd. In de opsomming hierboven blijkt dat hiervoor geenszins een verkeerskundige basis te vinden is.

(b) Quick scan haalbaarheid randweg Klundert (16 juni 2014).

- Het in dit rapport gehanteerde onderscheid tussen intern verkeer, doorgaand verkeer en herkomst en bestemming is onduidelijk (pag 22) en deze wijkt af van de standaard indeling:
 - intern (verkeer binnen gebied)
 - extern in (verkeer van buiten naar het gebied)
 - extern uit (verkeer van gebied naar buiten)
 - doorgaand verkeer (verkeer doorgaand ten opzichte van het gebied).
- Een kenmerk van een MCA (multi criteria analyse) is dat het belang van een criterium wordt meegenomen in de beoordeling. Dit wordt gedaan door middel van het toekennen van gewichten aan de verschillende criteria. Dit is echter niet inzichtelijk gemaakt, waarbij wel is benoemd dat het thema verkeer het meest belangrijk is.
- Er wordt geen uitleg gegeven of het nu om een onderlinge vergelijking gaat of een vergelijking met de huidige situatie (pag 40).

(c) Randweg Klundert, aanvullende analyse (1 augustus 2016)

- In de rapportages *Randweg Klundert, aanvullende analyse* (2016) en *Beoordeling randweg Klundert* (2017) komen de scores in de afwegingstabel (tabel 5) respectievelijk figuur 7 niet overeen met de afwegingstabel uit de oorspronkelijke rapportage *Quick Scan haalbaarheid rondweg Klundert* (tabel 3) alternatief A3. Er wordt geen uitleg gegeven waarom de score is gewijzigd.

7. Contextuele beoordeling

Het door de gemeente Moerdijk ingewonnen verkeerskundig advies hebben wij op basis van de beschikbare informatie in Bijlage 1 samengevat in H5 en H6. Om de context te kunnen beoordelen waarbinnen deze inhoudelijke afweging heeft plaatsgevonden hebben wij de ook de volgende noodzakelijke aspecten meegewogen:

a. Het beleid omtrent aanleg van toekomstige wegen

Het beleid voor toekomstige wegen is opgenomen in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan van de provincie Noord-Brabant en in het gemeentelijke Lokaal Mobiliteitsplan (LMP, 2007-2011/2015). Beide stukken ontbreken. In de documenten wordt wel verwezen naar het gemeentelijke LMP met betrekking tot het verkeersbeleid, maar of, dan wel hoe, er invulling gegeven wordt aan gemeentelijk en provinciaal beleid is niet duidelijk.

b. Een objectieve belangenafweging van de stakeholders in dit project

Een goede belangenafweging begint met een gedegen onderbouwing van de nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit. De onduidelijkheden die uit de verkeerskundige adviezen en uit Tabel 1 naar voren komen staan een objectieve belangenafweging in de weg. Het probleem wordt omschreven als 'overlast door verkeer'; dit is in hoge mate een kwalitatieve indicatie waarmee niet een rondweg aangelegd kan worden. De gegeven kwantitatieve analyse is bovendien incorrect, zodat de omvang van 'het probleem' en dus de mate waarin doelgroepen betrokken zijn, niet zichtbaar worden. Een afweging tussen bijvoorbeeld langzaam verkeer, vrachtverkeer, doelgroepenverkeer en bijbehorende stakeholders (denk aan bedrijven, burgers, verkeersbelangengroep, milieu) is om deze reden niet gemaakt en ook niet te maken.

De gesprekken met bewoners zijn daarom op basis van onjuiste informatie gevoerd en kunnen nog geen onderdeel zijn van de besluitvormingsprocedure. De discussie met bewoners wordt met name toegespitst op de mogelijke (uitwerking van) alternatieven. De vraag over nut en noodzaak blijft onvoldoende beantwoord omdat uitgegaan wordt van de aanwezigheid van een probleem.

c. Een verkenning naar flankerende maatregelen (alternatieven op aanleg van infrastructuur)

De analyse van de verkeersstromen, met name het doorgaande verkeer ten opzichte van de kern Klundert, is gebaseerd op aannames. Het effect van flankerende maatregelen is daardoor niet goed in te schatten. Wanneer de cijfers wel correct zijn is er ook een correcte analyse te maken van kansrijke flankerende maatregelen. Als die flankerende maatregelen kansrijk zijn heeft dat een gevolg voor de keuze om wel of niet (nut, noodzaak) een rondweg aan te leggen.

d. De bestuurlijke historie van college B&W en gemeenteraad op dit dossier

Een belangrijk document betreft het Raadsbesluit van 23 april 2015. Op deze datum heeft de raad van de gemeente Moerdijk het tracé A3 als voorkeursalternatief van de randweg Klundert en het startdocument voor het project vastgesteld. Dit document ontbreekt in het dossier. Het is de vraag of de gemeenteraad een besluit heeft genomen op basis van onvoldedige verkeerskundige adviezen.

e. Een onderbouwing van de kwantificering van de kosten en baten van de varianten.

Deze vraag is een onderdeel van de uitwerking en beoordeling van de alternatieven en lijkt op het eerste oog geen bijzonderheden te bevatten.

8. Conclusie

a. Verkeerskundige beoordeling

De vier ingewonnen verkeerskundige adviezen die de gemeente Moerdijk gebruikt heeft om tracé A3 te kiezen bieden geen of beperkte informatie om dit besluit op te baseren. De verkeerskundige probleemanalyse is gezien over deze vier adviezen incompleet, inconsistent en incorrect, zoals weergegeven in Tabel 1 en H6. De vier verkeersadviezen borduren op elkaar voort, waardoor de foutieve analyse doorwerkt in de uitwerking van de alternatieven. Nut en noodzaak voor de aanleg van de rondweg zijn niet aangetoond en de varianten bieden in hun uitgewerkte vorm geen antwoord op de aangenomen problemen.

b. Contextuele beoordeling

Het verkeerskundige gemeentelijke en provinciale beleidskader voor de aanleg van de rondweg om Klundert ontbreekt.

Een objectieve belangenafweging (doelgroepen, vervoerswijzen, locaties) is bij incorrecte verkeerscijfers niet op te stellen. Deze ontbreekt dan ook. De klankbordgesprekken met bewoners over de invulling van de varianten en veronderstellen ten onrechte dat er een gevalideerd probleem is.

Wanneer incorrecte verkeerscijfers worden gehanteerd is ook niet te concluderen dat flankerende maatregelen niet voldoen. Dit is een leemte in de besluitvormingsprocedure.

Het gemeenteraadsbesluit van 23 april 2015 (keuze voor variant A3) ontbreekt in het dossier. Niet duidelijk is op basis van welke criteria deze variantenkeuze gemaakt is.

c. Vraagstelling

Wat is de nut en noodzaak van deze randweg?

- De nut en noodzaak voor de aanleg van de rondweg om Klundert is kwalitatief en kwantitatief niet aangetoond.

Is er een daadwerkelijk probleem dat opgelost moet worden?

- Nee, het verkeerskundige probleem is gebaseerd op aannames, die niet/onvoldoende gevalideerd zijn.

Zo ja, draagt de aanleg van de rondweg bij aan deze oplossing en is deze daarmee doelmatig?

- Nee, de aanleg van de rondweg is niet doelmatig zolang de nut en noodzaak niet is aangetoond.

Staan kosten en resultaat (baten) in verhouding tot elkaar?

- Deze vraag is een onderdeel van de uitwerking en beoordeling van de alternatieven en lijkt op het eerste oog geen bijzonderheden te bevatten. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de aanleg van een rondweg voor een niet onderbouwd verkeerskundig probleem veel kosten oplevert ten opzichte van weinig tot geen baten.

BIJLAGE 1: DOCUMENTEN

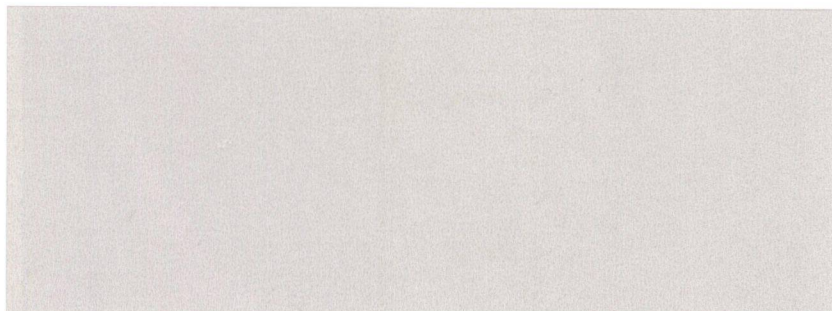
Verkeer:

1. Quick scan overlast verkeer Klundert – 2 apr 2013
2. Quick scan haalbaarheid randweg Klundert – 16 jun 2014
3. Randweg Klundert, aanvullende analyse – 1 aug 2016
4. Beoordeling randweg Klundert – 18 aug 2017

Overig:

5. Klanbordgroep randweg Klundert - 23 feb 2016
6. Raadsinformatiebrief - 8 nov 2016
7. Raadsinformatiebrief - 22 feb 2017
8. Raadsinformatiebrief - 15 sep 2017
9. Raadsinformatiebrief - 6 dec 2017
10. Raadsinformatiebrief - 22 dec 2017
11. Mail KBG over variant A4 - 17 jan 2018
12. Raadsinformatiebrief - 8 feb 2018

Postbus 246
5000 AE Tilburg



R AANGETEKENDE BRIEF
Frankering betaald
afz.: 5038BA, 29 A

D
PostNL
11-07-2022 15:29

NL



3SXHWR7403960

4760AA 4

Roosendaal

RSD-1010/
1060(Za)

Postbus 4 4760AA
Naam: KBR Bouwmarkt Zevenbergen B.V.
Adres: Touwslagerij 22.0, 4762AT Zevenbergen

Pb 4 26
12/7