Bestemmingsplan Tuurdijk 43, ‘t Goy

Zienswijzen nota

Datum: 11 december 2023

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding
Het ontwerpbestemmingsplan ‘Tuurdijk 43, ‘t Goy’ heeft van 19 oktober 2023 tot en met 29 november 2023 ter inzage gelegen. Eenieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken. In deze nota van zienswijzen worden de binnengekomen reacties samengevat en voorzien van een beantwoording. Deze nota maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan.

1.2. Participatie
In maatschappelijke uitvoerbaarheid van de toelichting van het bestemmingsplan en bijlage 6 in de bijlagen van de toelichting is ingegaan op de wijze waarop de omgeving betrokken is bij onderhavig bestemmingsplan. Dit is gedaan conform de Leidraad Participatie en Communicatie van de gemeente Houten.

1.3. Voorontwerp- en ontwerpbestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan Tuurdijk 43 heeft van 19 oktober 2023 tot en met 29 november 2023 ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken. Ook is het voorontwerpbestemmingsplan overeenkomstig artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangeboden aan diverse vooroverlegpartners. De binnengekomen reacties van de vooroverlegpartners zijn voorzien van een beantwoording en de reacties zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en vaststelling bestemmingsplan.

De binnengekomen zienswijzen tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn zorgvuldig beoordeeld en waar mogelijk zijn aanpassingen aan het plan doorgevoerd. Wij hebben getracht zoveel mogelijk punten in het bestemmingsplan door te voeren om op deze wijze in de belangen van de omwonenden te voorzien. De zienswijzen zijn in geanonimiseerde vorm als bijlage 2 toegevoegd aan het raadsvoorstel.

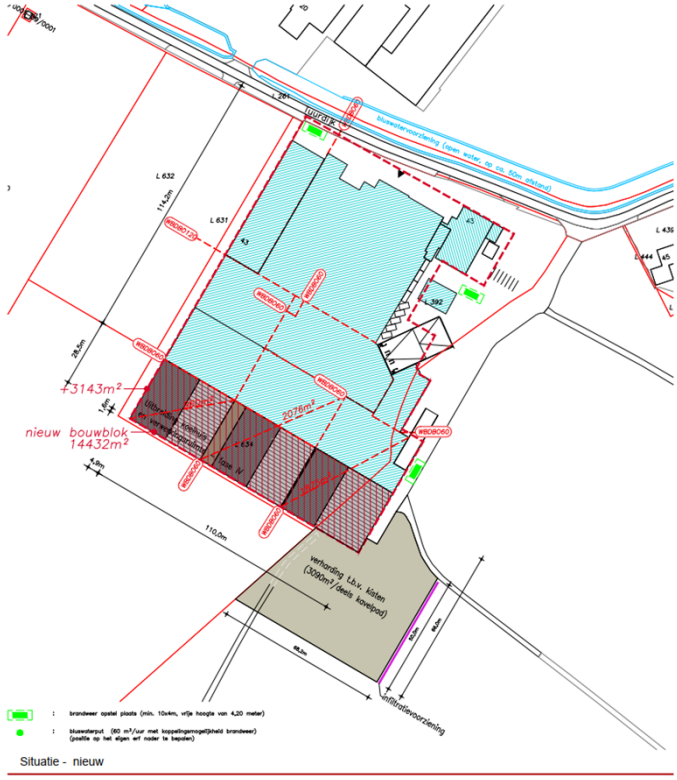
1.4. Vervolg van de bestemmingsplanprocedure en mogelijkheden voor reactie
Deze ingediende zienswijzen worden ter beoordeling voorgelegd aan de raad, tegelijkertijd met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan. De behandeling van de vaststelling van dit bestemmingsplan door de raad is geagendeerd voor 13 februari 2024. Zowel de indieners van de zienswijzen als de initiatiefnemer hebben de mogelijkheid om in de RTG van de raad in te spreken. Indien het bestemmingsplan wordt vastgesteld, wordt het vastgestelde bestemmingsplan ter visie gelegd. Dit wordt bekendgemaakt in ’t Groentje, het gemeenteblad en de gemeentelijke website. In deze bekendmaking is vermeld hoe het bestemmingsplan geraadpleegd kan worden en hoe er beroep en/of een verzoek om voorlopige voorziening ingediend kan worden. Het bestemmingsplan

kan worden geraadpleegd via www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarnaast wordt het bestemmingsplan geplaatst op de site van de gemeente Houten.

1.5 Toelichting op het plan

Op het perceel aan de Tuurdijk 43 in ’t Goy exploiteert Van den Brink B.V. een agrarische onderneming met zowel agrarische productie als dienstverlening in de vorm van koelen, opslaan en sorteren van diverse fruitsoorten. Vanwege consolidatie, maar ook toekomstige groei, heeft de initiatiefnemer als voornemen om de zuidzijde van het perceel zowel de sorteerruimte als de koelcellen uit te breiden.

Om dit te realiseren zal het bouwvlak vergroot moeten worden, omdat binnen het bestaande bouwvlak onvoldoende ruimte is voor uitbreiding. Hierdoor is het wenselijk het bouwvlak ter plaatse te vergroten naar 14.432 m2. Daarnaast is de verplaatsing van de kistenopslag benodigd.



Figuur 1: Nieuwe situatie Tuurdijk 43 (bron: DLV advies)

De gewenste uitbreiding is in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Het bouwvlak moet vergroot worden om extra bebouwing mogelijk te maken en er zal een hogere maximale goothoogte en bouwhoogte worden toegepast dan in het vigerende bestemmingsplan mogelijk is. Deze uitbreiding past ook niet binnen de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsbevoegdheden.

Om onderhavig initiatief planologisch juridisch mogelijk te maken is er dan ook een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.6 Binnengekomen reacties

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn twee reacties binnengekomen op het ontwerpbestemmingsplan. Alle binnengekomen zienswijzen zijn ontvankelijk.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen inhoudelijk uiteengezet en onder kopje 'conclusie' per zienswijzen worden de aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan besproken.

Hoofdstuk 2. zienswijzen

2.1 Zienswijze 1 – binnengekomen op 16 november 2023

Koelen en overslag van andere producten

Samenvatting

De indiener stelt dat de koelruimten en overige opslagruimten gedeeltelijk voor andere producten worden gebruikt. De (koel)ruimten staan voor een periode leeg wanneer de oogsttijd van peren en appels is geweest, het fruit gekoeld heeft gestaan en is opgehaald. In het bestemmingsplan mist de toelichting over het koelen en opslaan van andere producten en hoeveel verkeersbewegingen deze producten met zich meebrengen.

Reactie

Koelen of opslaan van andere producten is wel toegestaan binnen de bestemming, maar gebeurt op dit moment niet of nauwelijks. De investeringen zoals deze gedaan zijn en nu worden gedaan om de bouwfase te realiseren die nu voorligt zijn hoog en kunnen alleen terugverdiend worden door lange bewaring peren en appels. Het hele koelconcept is hierop ontworpen. Korter bewaren van fruit en opslag van andere producten levert veel minder op en maakt de investeringen van state-of-the-art koelsystemen niet rendabel. Juist door de lange bewaring blijft de inslag en uitslag van fruit beperkt tot nagenoeg 1 x per jaar. Vanwege de extreem korte leegstandperiode ten opzichte van oudere systemen, zoals bijvoorbeeld buitencellen, is er geen reëel scenario waarin opslag anders dan van fruit structureel zou gaan plaatsvinden.

Een grotere kans van verkeersbewegingen

Samenvatting

Er zijn volgens de indieners verschillende redenen om uit te gaan van meer verkeersbewegingen dan genoemd in het bestemmingsplan. Allereerst maakt volgens de indieners niet elke partner zowel gebruik van de sorteer- als koeldiensten van Van den Brink. Zo zou de ene partner enkel gebruik maken van de sorteerdiensten en de andere partner enkel van de koeldiensten. Ten tweede heeft de initiatiefnemer tijdens de participatie-bijeenkomst verteld dat hij alleen peren sorteert, geen appels. Dus blijken de appels elders te worden gesorteerd wat weer verkeersbewegingen met zich meebrengt. Daarnaast is er ook nog aanvoer van verpakkingsmateriaal, waarbij het vrij onwaarschijnlijk lijkt dat er ook gelijk een retourvracht mogelijk is. Door deze aspecten zouden er volgens de indieners meer verkeersbewegingen ontstaan dan zijn genoemd in het bestemmingsplan.

Reactie

Er wordt door initiatiefnemer niet beweert dat enkel één fruitsoort wordt bewaard en evenmin dat alle klanten koelen en sorteren bij Van den Brink. Deze opmerkingen vindt initiatiefnemer niet terecht. Elke opdrachtgever heeft de vrijheid voor een of meerder functies te contracteren bij initiatiefnemer. Dat initiatiefnemer beide functies aan kan bieden is voor hen een unique selling point en veel opdrachtgevers maken hier ook daadwerkelijk gebruik van. Nergens wordt beweerd dat 100 procent van de opdrachtgevers beide diensten afneemt. Dat Van den Brink gezegd zou hebben dat hij alleen peren sorteert is onjuist. De machine is geschikt voor appels en peren. Op dit moment wordt meer dan 90 % van de koeling aan de Tuurdijk gebruikt voor peren en

dientengevolge is de sortering nu vrijwel geheel in gebruik voor peren, maar in de toekomst kan die verhouding anders komen te liggen. Hierop is marktwerking een grote invloed.

Als klanten koelen en sorteren combineren op de planlocatie scheelt dat transportbewegingen. Een beperking op de transportbewegingen wordt in de huidige situatie al gedeeltelijk gerealiseerd. Voor een deel vindt koelen van fruit plaats aan het Groenedijkje, waarbij ditzelfde fruit moet worden gesorteerd aan de Tuurdijk. Dit betekent dat het fruit uit de boomgaard naar het Groenedijkje, vanuit Groenedijkje naar Tuurdijk voor het sorteerproces, en na voltooiing van het sorteringsproces weer retour moet naar Groenedijkje. Dit is omslachtig en inefficiënt. Door de hoge transportkosten is de verwachting dat het synergievoordeel van koelen en sorteren op dezelfde locatie in de toekomst steeds groter zal worden.

Zoveel mogelijk wordt tussen de realisatie van initiatief en nu alleen dat fruit gekoeld aan het Groenedijkje waarvan al bekend is dit niet aan de Tuurdijk zal worden gesorteerd. Dat gaat dus vanaf het Groenedijkje weg naar Rondweg Houten en verder en komt verder niet in ’t Goy of aan de Tuurdijk. Maar vanwege het capaciteitsprobleem in de opslag aan Tuurdijk, is het vervoer heen en weer nog niet te voorkomen. Dat komt in de toekomst zeker wel.

In oktober 2023 is locatie Groenedijkje verkocht door de huidige eigenaar. Op termijn vervalt deze locatie als koellocatie voor Van den Brink. Vanaf dat moment zal dat een vermindering van verkeersbewegingen betekenen over de route Groenedijkje – Tuurdijk 43 en langs de woning van indieners.

<u>Andere berekeningen omtrent verkeersbewegingen</u>

Samenvatting

In het bestemmingsplan wordt een verkeersbelasting per werkdag beschreven (met een minimaal, een gemiddelde en een piek in oogstperiode). Echter verschilt deze berekening volgens de indieners met een eerdere berekening, gegeven bij de aanvraag van het vervangen en aanpassen van het koelhuis aan de noordwestzijde van het perceel (aangevraagd in 2014). In de huidige aanvraag wordt gesproken over maximaal 50 bewegingen, met 32 gemiddeld (toename van 8 bewegingen in relatie tot de huidige verkeersbelasting). Bij de vorige aanvraag werd gesproken over maximaal 60 bewegingen en 24 gemiddeld. De vraag is waarom in de onderbouwing een verschil zit in de maximale aantal verkeersbewegingen van de twee genoemde aanvragen.

Daarnaast vragen de indieners de initiatiefnemer de onderbouwing over de toename van verkeersbewegingen onder paragraaf 4.4.3 in de toelichting van het bestemmingsplan verder uit te werken. De CROW benadering is volgens de initiatiefnemer niet van toepassing op zijn bedrijf. Er wordt een kwalitatieve rekenmodule gebruikt voor de verkeersbewegingen. Het is onduidelijk waar deze getallen op gebaseerd zijn. Dit geldt ook voor de onderbouwing van de retourvrachten. Volgens de initiatiefnemer wordt in korte rijd de koelruimten vol gereden en gebeurt het sorteren gedurende het jaar. De indieners vragen zich af wat de vrachtwagen komt brengen die het gesorteerde fruit komt ophalen.

Reactie

In de Ruimtelijke onderbouwing van 8 augustus 2014 is inderdaad een hoger aantal verkeersbewegingen aangehouden, nl. max. 60 vrachtauto’s. Inmiddels is langer praktijkervaring opgedaan en blijkt dat met een lager werkelijk aantal gerekend kan worden.

De klassieke toetsingsmethode van het CROW voor de verkeersgeneratie kenmerkt zich voor bedrijvigheid in een onderscheid tussen arbeidsintensivitieit/arbeidsextensiviteit en bezoekersintensiteit/bezoekersextensiviteit. Daarbij kan het bedrijf van initiatiefnemer worden ingeschaald als bezoekersextensief en arbeidsextensief. Hoewel het bedrijf van initiatiefnemer een flink complex heeft, circa 8.555 m2 in de bestaande situatie, straks een uitbreiding van 3.143 m2 daarbij toegevoegd, is het merendeel van deze ruimte juist in gebruik als opslagruimte.

De huidige toegestane verkeersgeneratie op basis van het CROW rekengemiddelde op de werkdag, heeft (5,7 * 1,33) * iedere 100 m2 bvo als berekening. Dit levert de volgende berekening op: (5,7 * 1,33) * 85,55= 648,55. Dit is tevens de bestaande maximale planologische mogelijkheid.
De koelcellen worden gemiddeld eenmaal per jaar gevuld (inslag) en eenmaal geleegd (uitslag). Dat betekent dat de gemiddelden van het CROW voor dit initiatief een vertekenend beeld geven. Het CROW rekengemiddelde zou namelijk een verkeersgeneratie van (5,7 * 1,.33) * iedere 100 m2 bvo van toepassing maken in de beoogde situatie. Dit zou neerkomen op het grote getal van 7,6 * 116,98 * = 889 verkeersbewegingen per werkdag. Deze maximale planologische mogelijkheid wijkt zo ver af van de feitelijke situatie op het bedrijf van initiatiefnemer, door de aard van de bedrijfsvoering en het bestaan van piekmomenten in het oogstseizoen, dat verdere verduidelijking gewenst is.

Het praktijkonderzoek, waarbij het feitelijk aantal verkeersbewegingen is bepaald aan de hand van het tellen van vrachtbrieven en fysieke verladingen over een periode van 7 representatieve weken in het afgelopen jaar, laat zien dat ten opzichte van de maximale planologische mogelijkheden, initiatiefnemer een veel bescheidener aantal verkeersbewegingen realiseert.

datum van	datum tot		aantal in-uitslag	aantal dagen	aantal per dag	bewegingen	idem afgerond	Toelichting bijzonderh.			
			p week			per dag	per dag				
4-9-2023	25-9-2023	inslag	328	21	15,6	31,2	**32**	oogst			
25-9-2023	2-10-2023	inslag	50	5	10,0	20,0	**20**				
5-12-2022	11-12-2022	koeling verlading	47	5	9,4	18,8	**19**				
6-3-2023	12-3-2023	sortering verlading	43	5	8,6	17,2	**17**				
5-6-2023	11-6-2023	koeling verlading	96	5	19,2	38,4	**38**	**(enorm druk vanwege stijging fruitprijs)**			
7-8-2023	13-8-2023	koeling verlading	18	5	3,6	7,2	**7**				
21-8-2023	27-8-2023	koeling verlading	1	5	0,2	0,4	**2**				
						jaarrond gemiddelde bewegingen per dag:	**19**				

Tabel 1: aantal verkeersbewegingen op basis van een praktijkonderzoek

Het feitelijk aantal verkeersbewegingen is om een marge voor bijzondere situaties in te rekenen iets hoger aangehouden dan 19, namelijk 24.
De huidige verkeersbelasting per werkdag in aantallen vrachtauto's is ter plaatse als volgt:

minimaal aantal verkeersbewegingen): 2 à 4*
gemiddelde: 24
piek (max. 6 weken in de oogstperiode): 40
**) aankomend en vertrekkend verkeer apart geteld.*

Het overige verkeer naast bovengenoemd vrachtverkeer is minder dan 25 % van genoemde aantallen (m.u.v. het aantal genoemd als minimum).

Het plan hangt nauw samen met beëindiging van de activiteiten op Groenedijkje 7abc. Deze locatie wordt afgestoten als de bouwplannen op Tuurdijk 43 geheel zijn gerealiseerd. De ontsluiting van locatie Groenedijkje is via de Beusichemseweg. Transport tussen de locaties Groenedijkje 7abc en Tuurdijk 43 vervalt na beëindiging van locatie Groenedijkje als koellocatie van Van den Brink BV. Daardoor neemt het aantal verkeersbewegingen van Van Den Brink op de Beusichemseweg af. Om vrachtverkeer in de kom van 't Goy zoveel mogelijk te voorkomen wordt verkeer zoveel mogelijk afgewikkeld via Tuurdijk 43 – Watertorenweg – N229 – A12. Om dit te bereiken staat op de website de volgende routebeschrijving opgenomen:

"Routebeschrijving naar het Koel- en Opslagbedrijf:
Routebeschrijving vanaf de A-12 Afslag Bunnik/Wijk bij Duurstede eraf.
Bij de stoplichten rechtsaf (S13), richting Wijk bij Duurstede.
Na ongeveer 7 km. de afslag Culemborg nemen - rechtsaf.
De 2e weg linksaf, hier staat een bordje Van den Brink Koelbedrijf, langs de Watertoren afrijden.
Vervolgens de bordjes van Van den Brink Koelbedrijf volgen."

Zowel in bebording als in persoonlijke communicatie naar transportbedrijven en chauffeurs (brief, email) wordt deze route aangegeven. Er staat bij het verlaten van het erf ook een verkeersbord dat de verplichte rijrichting naar rechts aangeeft. Door uitvoering van het plan is geen toename van het verkeer op andere wegen te verwachten. Binnen gemeente Houten betekent dit een afname van verkeer. Er wordt nog onderzocht of verdere regulering van deze route mogelijk is via TomTom etc.

Het plan veroorzaakt een vermindering van het aantal verkeersbewegingen; efficiëntere benutting van het vrachtverkeer in verband met concentratie van meerdere handelingen in de keten op één plaats (oogst – opslag – sorteren en verpakken).
In de huidige situatie worden veel kleine/halve vrachten gereden omdat op een andere locatie wordt gesorteerd. Realisatie van het plan heeft tot gevolg dat meer volle vrachten worden getransporteerd. De afzet van vanuit de sorteerafdeling vindt doorgaans plaats in volle vrachten. Het volledig voorkomen van een lege retourvracht is feitelijk onmogelijk. Vanuit efficiency wordt echter al gestuurd op zoveel mogelijk rijden met volle vrachten. Een voorbeeld hiervan is een vrachtwagen die lege fruitkisten komt brengen. Deze zal in de regel met gevulde kisten vertrekken. Daarbij is niet altijd de volledige vracht gevuld, want dit hangt samen met de afzet en marktfluctuaties. Bij het berekenen van de feitelijke verkeersbewegingen zijn uiteraard ook de (half)lege vrachtbewegingen meegeteld. Daarom biedt het uitgevoerde praktijkonderzoek een representatief beeld van de werkelijke situatie.
Een deel van het plan veroorzaakt een toename van het aantal verkeersbewegingen; namelijk het sorteren voor derden. Fruit van derden dat niet op de Tuurdijk wordt gekoeld, maar dat nu op de andere locatie van de initiatiefnemer wordt gesorteerd komt na realisatie van het plan wel op Tuurdijk (aan- en afvoer).
Het gaat hier om een geschatte toename van 30%. Door realisatie van een eerdere aanpassing van het bedrijfsgebouw is het zwaartepunt van de activiteiten naar achteren verschoven, met de aanleg van een dubbele laadkuil. Laden en lossen blijft in de laadkuil plaatsvinden. De laad- en losactiviteiten op de secundaire locatie worden minder.

De nieuwe verkeersbelasting per werkdag in aantallen vrachtauto's is ter plaatse als volgt:

minimaal aantal verkeersbewegingen): 2 à 4*
gemiddelde: 32
piek (max. 6 weken in de oogstperiode): 50
**) aankomend en vertrekkend verkeer apart geteld.*

Per saldo heeft het plan geen onevenredige toename van verkeer tot gevolg en een verminderde belasting van laad- en losactiviteiten direct grenzend aan de Tuurdijk. Per saldo heeft het plan een afname van verkeer tussen locatie Groenedijkje en de A12 ten gevolge. Uiteraard betekent dit niet dat er geen vrachtauto's meer door 't Goy rijden. Er zijn nog verschillende andere bedrijven die hier zijn gevestigd, realisatie van dit plan heeft geen invloed op de transportbewegingen voor deze bedrijven. Daarnaast komt een aanzienlijk deel van het fruit dat op Tuurdijk 43 wordt bewaard uit boomgaarden in het buitengebied van gemeente Houten. Die kilo's worden hoe dan ook na de oogst hier weggereden voor opslag of verwerking. Daar verandert dit plan niets aan.

Ook zorgt de combinatie van koelen en sorteren op een en dezelfde locatie juist voor een minimalisatie van verkeersbewegingen. Veel fruittelers uit de omgeving besteden koelen en sorteren uit aan Van den Brink BV. Daardoor heeft deze locatie een schaalgrootte waarvoor zij duurzaam kunnen bouwen, een duurzame ammoniak koelinstallatie kunnen gebruiken. Door de combinatie van koeling en sortering op één locatie is een aanzienlijke besparing op transport mogelijk, waardoor per saldo het aantal transportbewegingen in dit gebied wordt beperkt. Daarmee wordt voor elk stuk fruit dat initiatiefnemer oogst en verwerkt, koelt en sorteert één verkeersbeweging bespaard. Dat is niet alleen efficiënt voor de ondernemer, maar zorgt ook voor een relatief geringere druk op de Tuurdijk dan dat deze functies op gescheiden locaties hadden moeten plaatsvinden. De kracht ligt derhalve in de combinatie.

Concluderend kan geworden gesteld dat er geen sprake is van een onevenredige toename van verkeersbewegingen bij de voorgenomen ontwikkeling op de Tuurdijk. Breder bekeken, heeft dit initiatief op de omringende wegen een grote afname verkeersbewegingen ten gevolge. Door de actieve inzet van initiatiefnemer op routing van het verkeer worden effecten op de omgeving zo ver mogelijk geminimaliseerd.

Verkeersdrukte in ’t Goy en specifiek op de Beusichemseweg

De indieners verzoeken de initiatiefnemer de chauffeurs nog beter in te lichten niet over de Beusichemseweg te rijden. De indieners geven aan de indruk te hebben dat de heer van de Brink veel inspanning levert op dit gebied, echter ligt er veel buiten zijn macht.

Reactie

Als gezegd wordt door Van den Brink al het maximale gedaan om chauffeurs de gewenste route te laten rijden. Naar schatting is het verkeer dat via Nachtdijk en Beusichemseweg rijdt minder dan 10% en deels ook nog omdat dat lokaal verkeer is, bijv. van of naar fruittelers in de gemeente Houten (Beusichemseweg, Schonauwenseweg, Wickenburgseweg, etc.). Het beïnvloeden van de routes in navigatiesystemen wordt binnen de gemeente Houten al enige tijd proactief ingezet. Er wordt binnen gemeente Houten in breder verband nagedacht over de verkeersstromen op de Tuurdijk en de inrichting van deze weg. Bovendien wordt de verkeersintensiteit op de Beusichemseweg door de gemeente geobserveerd. De Beusichemseweg blijkt meer verkeersbewegingen aan te kunnen (qua omvang) dan de Tuurdijk. Er zal vanuit de gemeente naar een oplossing worden gezocht om de Tuurdijk te ontlasten van de overmate verkeersbewegingen.

Situering uitbreiding/bouwvlak

Samenvatting

De indieners vermoeden last te krijgen van de uitbreiding doordat de schaduw van het toekomstige gebouw op indieners perceel zal rusten. Dit hebben de indieners bij de andere gebouwen aan de westkant ervaren. De schaduw heeft negatieve gevolgen voor het melkveebedrijf. De indieners verzoeken een bouwvlak aanpassing zodat er geen schaduw wordt ondervonden op indieners perceel. Dit zou volgens de indieners worden opgelost door één van de volgende manieren:
- door de uitbreiding een aantal meter in oostelijke richting op te schuiven dat er geen schaduw meer ontstaat op het perceel;
- door de uitbreiding niet horizontaal te situeren in het zuiden van het perceel maar verticaal te realiseren aan de oostkant van het gehele hoofdgebouw;
- of door middel van het aanpassen van de bouwhoogte van de uitbreiding.

Reactie

Initiatiefnemer verbaast zich over deze zorgen van indiener. Initiatiefnemer betreurt het dat de indieners deze zorg pas in deze fase kenbaar maken. Immers is er een uitgebreide omgevingsdialoog gevoerd met elkaar. Initiatiefnemer heeft desalniettemin een reactie op de zorgen. De zorgen zijn

immers onnodig. Het is al bij eerdere bouwplannen deskundig onderzocht wat de mogelijke schade per jaar zou zijn, namelijk € 29,00 per jaar. Dit betrof een berekening van de effecten van de westelijke zijde van de bebouwing. In de schaduwstudie en de schadeberekening die in 2017 is opgesteld voor het vorige bouwplan is vastgesteld dat de schaduwschade vrijwel nihil is. Desondanks is deze mogelijke schade ruimschoots vergoed door de grondprijs die initiatiefnemer heeft betaald voor aanschaf van grond. Tevens spraken partijen een 'beschermingszone' af tussen bebouwing en perceelsgrens, welke nochtans gerespecteerd blijft in de nieuwe plannen.

Anders dan de eerder gevoerde discussie over de westzijde gaat het nu om een discussie aan de zuidzijde. Nu door de nu in behandeling zijnde uitbreiding gaat over schaduw aan de zuidzijde kan worden vastgesteld dat deze schade een fractie zou zijn van de vastgestelde schade in 2017. Immers schijnt de zon op de zuidzijde van de bebouwing door de stand van de zon ten opzichte van de aarde en veroorzaakt (haast) geen schaduw op het zuidelijk gelegen weiland. Aan de westzijde wordt niet opgeschoven richting het weiland, nu de bestaande gevellijn verlengd zal worden. Nu vaststaat dat er geen schade zal op treden, bestaat er daardoor geen noodzaak hiervoor een oplossing te bieden.

Conclusie
Deze zienswijze leidt op de onderdelen omtrent de verkeersbewegingen tot een uitbreiding in de toelichting van het plan. Zo is paragraaf 4.4 'Verkeer en parkeren' nader uitgebreid met informatie die hierboven als reactie is gegeven om te beargumenteren dat de toename van de verkeersbewegingen acceptabel is voor de omgeving en voor 't Goy en dat de overlast beperkt is. Het onderdeel in de zienswijze omtrent de situering van de uitbreiding leidt niet tot aanpassingen aan het plan.

Zienswijze 2 – binnengekomen op 28 november 2023

Toename van vrachtwagenbewegingen

Samenvatting

De indieners maken dagelijks gebruik van de Tuurdijk, zowel met de auto, als met de fiets en wandelend met de hond. Aangezien de uitbreiding gepaard gaat met meer vrachtwagenbewegingen lijkt dit het moment om ook de verkeerssituatie te verbeteren.

Om aan te geven dat het nu al regelmatig een probleem is, beschrijft de indiener een situatie op zaterdag 25 november tussen 10.00 uur en 11.30 uur. De indiener was 2 keer op de Tuurdijk, wandelend met de hond en dochter wegbrengen met de auto naar het voetballen in Werkhoven. In dit tijdsbestek kwamen maar liefst 3 vrachtwagens langs die bij Van De Brink vandaan kwamen en richting de Beusichemseweg reden en 1 die er naar toe ging. Hierbij kwamen 2 vrachtwagens elkaar tegen wat de nodige problemen veroorzaakte waarbij er 1 achteruit moest naar een uitwijkplaats om de ander door te kunnen laten gaan. De overige weggebruikers moesten maar even wachten en opzij gaan.

In principe zouden deze vrachtwagens de andere kant op moeten gaan, richting de Nachtdijk/Watertorenweg, maar waarschijnlijk geven de navigatiesystemen dit als kortste route aan.

De indiener geeft als oplossing een vrachtwagenverbodsbord tussen Tuurdijk 20 en Tuurdijk 43 te kunnen plaatsen en dit ook kenbaar maken aan de diverse navigatiesystemen, waardoor er dus altijd vanuit de richting Nachtdijk/Watertorenweg komen. Op deze manier blijven de andere bedrijven aan de Tuurdijk ook bereikbaar voor vrachtwagens.

Vervolgens geeft de indiener ook aan dan het gedeelte van de Tuurdijk naar de Nachtdijk ook smal is en op sommige plekken zelfs gevaarlijk met een berm die veel lager ligt dan de weg. De indiener vraagt of het mogelijk is een vrij liggend fietspad te realiseren en anders een versteviging van de wegberm met bijvoorbeeld betonnen grastegels.

Reactie

Deze zienswijze ziet voornamelijk op een zorgelijke situatie rondom de verkeersdrukte op de Tuurdijk. In de zienswijze wordt ook een specifieke situatie benoemd. Over deze situatie wil initiatiefnemer vermelden dat de verkeersbewegingen op die bewuste ochtend zoals genoemd in de zienswijze, niet allemaal aan Van den Brink kunnen worden verweten. Zonder afbreuk te willen doen aan de beleving van zijn buur(t)man, moeten feitelijke onjuistheden wel bestreden worden.

In algemene zin ervaart de indiener de druk van het gemotoriseerd verkeer op de Tuurdijk als intensief, wanneer hij er loopt en fietst. Van den Brink doet wat hij kan om zijn aandeel van het vrachtverkeer op de Tuurdijk zo laag mogelijk te houden. Hiervoor verwijst hij onder meer naar de routing die hij de chauffeurs geeft en de verkeersborden die hij geplaatst heeft bij het erf alsook voor de verdwaalde chauffeur die niet de juiste route volgen. Verder heeft Van Den Brink al een eigen weg waarmee een deel van de Tuurdijk wordt ‘afgesneden’.



Figuur 2: Afbeelding van het verkeersbord dat de verplichte rijrichting aangeeft bij verlaten Tuurdijk 43 ’t Goy.

De aanpak van het totale verkeersbeeld kan enkel in breder verband worden opgepakt door de gemeente Houten. Zoals gezegd, wordt er al binnen gemeente Houten in breder verband nagedacht over de verkeersstromen op de Tuurdijk en de inrichting van deze weg.

Conclusie
Deze zienswijze leidt tot een uitbreiding in de toelichting van het plan. Zo is paragraaf 4.4 ‘Verkeer en parkeren’ met informatie die hierboven als reactie is gegeven om te beargumenteren wat de initiatiefnemer onderneemt om het vrachtverkeer op de Tuurdijk zo laag mogelijk te houden en om de overlast te beperken.
Bovendien wordt er vanuit de gemeente Houten gekeken naar verkeersmaatregelen om de verkeersveiligheid in ’t Goy te bevorderen. Op 18 januari staat er een eerste bijeenkomst gepland met bewoners en de gemeente om te verkennen hoe we de verkeersveiligheidssituatie in ’t Goy duurzaam kunnen verbeteren. In dit traject neemt de gemeente Houten naast de bestaande situatie ook alle (geplande) ontwikkelingen mee. Streven is dat ’t Goy als voorbeeld genoemd wordt bij de verkiezing van Houten tot fietsgemeente in 2028.