

Nota zienswijzen

Bestemmingsplan Randweg Klundert”

d.d. 13 september 2022

Gemeente Moerdijk

1. Inleiding

De gemeente Moerdijk heeft het plan een randweg om Klundert te realiseren, tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk. Doel van deze randweg is het verlagen van de verkeersdruk in de smalle straten van het centrum van Klundert. De aanleg van de randweg heeft ook tot gevolg dat het doorgaande (zware) verkeer naar buiten de kern wordt verplaatst. Het aantal auto's en vrachtwagens dat nu nog door het centrum rijdt, zal na aanleg van de randweg dalen. Hierdoor zal de leefbaarheid en veiligheid in en om Klundert verbeteren en wordt de verkeersoverlast teruggebracht.

De aanleg van de weg past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het tracé valt op dit moment binnen het bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk en heeft daarin grotendeels een agrarische bestemming.

De weg past niet binnen de vigerende planologische mogelijkheden. Om de randweg mogelijk te maken is daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 1 juni 2022 tot en met 12 juli 2022.

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn 4 zienswijzen ingediend, waarvan 1 pro forma zienswijze. De gronden van deze zienswijzen zijn later, binnen de gestelde termijn, aangevuld.

2. Zienswijzen

1. Zienswijze 1

Inhoud

1. Gewezen wordt op geluidsoverlast die ontstaan is na herinrichting van de Stoofdijk richting Zwingelspaan. Aanleg van de Randweg zal leiden tot een toename van verkeer over deze route, waarmee ook de geluidsoverlast zal toenemen. Het antwoord op de eerdere inspraakreactie op dit punt is niet correct, omdat verwezen wordt naar een geluidsonderzoek uit april 2021, terwijl de herinrichting van de Stoofweg is uitgevoerd in september 2021.
Naar aanleiding van een klacht van indiener zijn maatregelen door de gemeente genomen. Deze hebben echter nog niet het gewenste resultaat. Daarnaast wordt verwezen naar een toegewezen bezwaarschrift inzake de WOZ-waarde van de woning. Deze is volgens indiener verlaagd als gevolg van de geluidhinder.
2. Gewezen wordt op de realisatie van een geplande woonwijk Westschans. Het extra verkeer vanwege deze wijk zal de geluidsoverlast verder verergeren.
3. Naar aanleiding van een inspraakreactie heeft het college aangegeven maatregelen te nemen aan de route richting Zwingelspaan en de A17 om sluipverkeer met vrachtauto's te voorkomen. Gesteld wordt dat met deze maatregelen de noodzaak voor aanleg van de randweg verdwijnt.

Reactie gemeente

Ad 1. In de eerdere inspraakreactie is aangehaald dat de nieuw wegmarkering zorgt voor extra geluidhinder. In het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan is de nieuwe wegmarkering niet meegenomen. Op grond van de geldende reken- en meetvoorschriften is dat ook niet nodig.

De verlaging van de WOZ-waarde van de woning van indiener heeft plaatsgevonden na vergelijking met woningen met een soortgelijke ligging. Aan de hand van die vergelijking is de WOZ-waarde over 2022 aangepast. Daarbij is geen uitspraak gedaan dat er sprake is van een (te) hoge geluidsbelasting op de woning. Er is geen verband tussen het besluit tot verlagen van de WOZ waarde en eventuele geluidhinder.

Ad 2. De nieuwe woonwijk waarnaar verwezen wordt, is geen onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan. Momenteel wordt nog onderzocht of realisatie van deze woonwijk mogelijk is en hoe die ontwikkeling er precies uit komt te zien. Voor een eventuele woonwijk zal een afzonderlijke planologische procedure gevoerd moeten worden, waarbij aangetoond zal moeten worden dat de ontwikkeling mogelijk is, onder andere op het gebied van verkeer en geluidsoverlast.

Ad 3. Het sluipverkeer vanaf de A17 door Zwingelspaan is niet de reden waarom deze randweg noodzakelijk is. In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven wat de aanleiding voor de randweg is.

Bepalend voor nut en noodzaak van de randweg, is de mate waarin de geconstateerde knelpunten (verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid) in het centrum van Klundert, met de aanleg van de randweg worden opgelost. In de toekomstige situatie zonder randweg (2030), is er sprake van verkeerintensiteiten op wegen in het centrum die boven de grenswaarde uitkomen zoals die gesteld zijn in de geldende wegencategorisering. Ook het aandeel vrachtverkeer is in de toekomst (2030) hoger dan de grenswaarden zoals gesteld in wegencategorisering. Gebruik en functie van de wegen in het centrum zijn als gevolg daarvan niet met elkaar in overeenstemming. Dit leidt tot knelpunten op gebied van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Met de aanleg van de randweg neemt zowel de verkeersintensiteit (enkele tientallen procenten) als het aandeel vrachtverkeer af. De realisatie van de randweg leidt dus tot een significante bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Indien de randweg niet wordt gerealiseerd zullen de verkeersintensiteiten boven de grenswaarden blijven. De wegen in het centrum kunnen, in tegenstelling tot wat wordt beweerd dus geen extra verkeer verwerken. Kortom met de aanleg

van de randweg worden de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid (in het centrum) opgelost.

De voorgestelde maatregelen aan de route via de Drogedijk zijn bedoeld om te voorkomen dat aanleg van de randweg rondom Klundert leidt tot nieuw sluipverkeer, met name door vrachtverkeer van en naar het Industrierrein.

2. Zienswijze 2

Linsen cs Advocaten
Postbus 246
5000 AE Tilburg

Inhoud:

1. Het bestemmingsplan onderbouwd onvoldoende of de huidige en toekomstige bedrijfsvoering van het bedrijf al dan niet wordt belemmerd. Met de aanleg van de randweg worden percelen landbouwgrond doorkruist, waardoor percelen moeilijk bereikbaar of onbereikbaar worden. Ook het kavelpad wordt doorkruist. Er wordt geen rekening gehouden met het verloren gaan van goede landbouwgrond als gevolg van de aanleg.
2. De oversteek die voorzien is, is onvoldoende omdat een verkeersonveilige situatie ontstaat. Door het moeten kruisen van de randweg met trekkers en machines ontstaat het risico op ongevallen. Daarnaast zal klei op de weg achterblijven, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.
3. De bereikbaarheid van de landbouwpercelen is niet gewaarborgd in het plan. De oversteeken zijn niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen, waardoor het onduidelijk is hoe oversteekplaatsen worden ingericht.
4. De toelichting gaat niet in op het verloren gaan van goede landbouwgrond en aantasting van de verkavelingsstructuur. Door de resterende vorm van de percelen moeten hogere kosten gemaakt worden voor de bewerking en neemt de opbrengst af, waardoor de inkomsten van client zullen dalen.
5. Nut en noodzaak van de randweg is onvoldoende aangetoond. De aanleg van de weg zal juist sluipverkeer aantrekken, vanaf de A59 en A17 naar het industrierrein.
6. De verkeerskundige onderbouwing laat een toename van verkeer op de onderzochte wegen buiten het centrum zien. Onvoldoende is onderzocht of die toename zal leiden tot knelpunten in de verkeersveiligheid.
7. Het leefbaarheidsprobleem in de kern als gevolg van bestaande verkeersdruk is onvoldoende aangetoond. Ook onderzocht had moeten worden of de verkeerssituatie met verkeersmaatregelen verbeterd had kunnen worden.
8. De verkeersonderzoeken die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan zijn verouderd. Uit artikel 3.1.1a Bro volgt dat bij vaststelling van een bestemmingsplan alleen gebruik gemaakt kan worden van onderzoeken die niet ouder zijn dan 2 jaar. De onderzoeken die ten grondslag liggen aan de onderzochte alternatieven dateren uit 2013 en 2014 en zijn daarmee verouderd. Gesteld wordt dat voor alle onderzochte alternatieven een geactualiseerd onderzoek uitgevoerd had moeten worden, op basis van nieuwe verkeerstellingen.
9. In het verkeersonderzoek ontbreken gegevens over het effect van de randweg op aantallen vrachtwagens en landbouwverkeer.
10. Bij de zienswijze is een contra-onderzoek naar de verkeerskundige situatie als gevolg van de aanleg van de randweg. Uit dit onderzoek komt naar voren dat nut en noodzaak van de randweg niet is aangetoond.
11. Een toename van het aantal verkeersbewegingen is niet uitgesloten, waardoor het project kan leiden tot extra stikstofdepositie. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen daarmee niet worden uitgesloten.
12. In de toelichting ontbreekt een tracékeuzenotitie waarmee wordt onderbouwd waarom tracévariant A3 beter is dan de andere varianten die zijn onderzocht. Onduidelijk is of de alternatieven op dezelfde wijze zijn onderzocht en of daarbij ook onderzoek is verricht naar het aspect grondgebruik,

waaronder het verloren gaan van landbouwgrond. Tot slot is onduidelijk wat de kosten van de verschillende tracés zijn en of daarvan een raming is gemaakt.

13. De onderbouwing van het aspect 'groot openbaar belang' is onvoldoende om te onderbouwen dat een doorkruising van de ecologische verbindingzone gerechtvaardigd is.
14. De ligging van de randweg direct achter de pluimveestallen leidt tot gevolgen voor de diergezondheid van het pluimvee, door het gevaar van ziektekiemen en het ontstaan van stress door geluidsoverlast bij de dieren. Dit laatste kan leiden tot een mindere groei en zelfs gewichtsverlies, waardoor de inkomsten zullen verminderen.
15. Bij het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van cliënt. Mede gelet op de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit kan het plan niet op deze wijze worden vastgesteld.
16. Cliënt verzoekt om overleg met de gemeente om zijn bedrijfssituatie te bespreken.

Reactie gemeente:

Ad 1. De bedrijfsvoering van het bedrijf zal inderdaad worden beïnvloed door aanleg van de randweg, maar de gemeente is van mening dat met de oplossingen die voor dit bedrijf in het plan zijn opgenomen, de continuïteit niet in gevaar is. Een deel van het bedrijfsoppervlak zal als gevolg van dit plan wegvallen, maar op de totale bedrijfsoppervlakte is dit niet zodanig substantieel, en qua aansnijding niet zodanig incourant, dat de overblijvende percelen niet meer te exploiteren zijn. Er is zeker sprake van schade, maar zoals in de eerdere reactie op de inspraakreactie is aangegeven, zal daarvoor op grond van de bepalingen uit de Onteigeningswet de schade door de gemeente vergoed worden. Basis daarvoor is dat belanghebbende in een gelijke inkomens- en vermogenspositie moet blijven verkeren (artikel 40 e.v. Onteigeningswet).

Ad 2. De randweg wordt gecategoriseerd al ETW type 1 (Erftoegangsweg type 1) en wordt ook als zodanig ontworpen/ingericht. Een ETW type 1 kenmerkt zich onder andere door directe erfontsluitingen. Ook de directe ontsluiting van landerijen valt hieronder. Het regelmatig moeten kruisen van de randweg met landbouwvoertuigen tussen erf en landerijen, ook wanneer deze moet worden geveegd bij veel zand, past dan ook bij de functie (ETW 1) die randweg straks krijgt. Doordat gebruik (noodzaak van ontsluiten met landbouwvoertuigen), functie (ETW 1) en het toekomstige ontwerp van de weg straks met elkaar in evenwicht zijn, voldoet de weg aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Er zijn dan ook geen zodanige verkeersonveilige situaties te verwachten dat deze aanleg van de weg onuitvoerbaar maken. De situatie wijkt immers niet af van soortgelijke situaties bij ETW type 1 wegen.

Een voorwaarde voor de uitwerking van het ontwerp van de weg is dan ook dat deze voldoet aan de inrichtingskenmerken van een ETW type 1 weg, zodat deze voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig (richtlijn: gebruik, functie en inrichting van de weg zijn met elkaar in evenwicht). De extra inrichting van de weg is echter geen onderdeel van het planologisch traject. Dit bestemmingsplan maakt slechts de realisatie planologisch mogelijk.

De verdere technische uitwerking van de oversteek vindt plaats na vaststelling van het bestemmingsplan en in overleg met betrokkenen.

Ad 3. De oversteken zijn in deze fase (bestemmingsplan fase) nog niet opgenomen in het ontwerp van de weg. Dit bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een bestemming Verkeer die de aanleg van de oversteken mogelijk maakt. De uitwerking van de oversteken vindt plaats bij de uitwerking van het verkeerstechnische ontwerp.

Daarbij is het van belang aandacht te hebben voor de locaties van de erven en de ontsluitingen van de landerijen, zodat deze oversteken herkenbaar kunnen worden ingepast in het wegontwerp.

De oversteek van de randweg is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Daar waar de randweg het bestaande kavelpad van indiener kruist, is in overleg met indiener een oversteek opgenomen. Deze is met de bestemming Verkeer op de verbeelding opgenomen. Op de verbeelding is te zien dat de bestemming Water op deze locatie onderbroken is om de oversteek mogelijk te maken.

Ad 4. De gemeenteraad maakt een belangenafweging en in dit plan wegen de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in het centrum van Klundert zwaarder dan het belang van het voortzetten van het agrarisch gebruik van de grond waar de nieuwe weg op voorzien is.

Zoals aangegeven onder 'Ad 1' zal de inkomensschade door de gemeente vergoed worden, op basis van het uitgangspunt van een gelijke inkomens- en vermogenspositie.

Ad 5. Er zijn zonder randweg knelpunten te verwachten op wegen in het centrum. De aanleg van de randweg zorgt ervoor dat de knelpunten in het centrum worden opgelost. Uit een berekening met het regionale verkeersmodel blijkt dat in de nieuwe situatie mét randweg het verkeer in de richting van Fijnaart met 380 motorvoertuigen per etmaal toeneemt, ten opzichte van de toekomstige situatie zonder randweg. Dat is een zeer geringe toename en de betreffende wegen kunnen deze toename zonder problemen verwerken.

Ad 6. In de verkeerskundige onderbouwing is inderdaad aangegeven dat het verkeer op de onderzochte wegen buiten het centrum licht toeneemt. Vervolgens is op pagina 6 van de verkeerskundige onderbouwing ingegaan op de mogelijke gevolgen daarvan. De berekende toename leidt niet tot knelpunten in de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op de onderzochte wegen buiten het centrum.

Deze wegen hebben veelal een ontsluitende functie en zijn in het geval van de Langeweg, Westelijke Randweg en Zuidelijke Randweg ingericht met vrijliggende voorzieningen voor fietsers. Tenslotte zijn er weinig tot geen bestemmingen zoals woningen, winkels en bedrijven langs deze wegen gelegen die er toe leiden dat er veel oversteekbewegingen te verwachten zijn. Verder is voor de Zwingelspaansedijk en de Klundersedijk eveneens een lichte toename van het verkeer te zien, maar de intensiteiten op deze wegen zijn zowel met als zonder randweg dermate laag, dat deze wegen de kleine toename van verkeer prima kunnen verwerken zonder dat dit leidt tot knelpunten in de verkeersveiligheid of verkeersleefbaarheid.

Ad 7. Er zijn verkeersmaatregelen ingezet, waaronder een verbod voor doorgaand vrachtverkeer. Dat heeft echter onvoldoende effect, omdat het vrachtverkeer en het landbouwverkeer geen alternatief hebben. Verkeersmaatregelen in de bestaande wegenstructuur zijn onvoldoende om de knelpunten in de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid op te lossen.

Ad 8. De geactualiseerde verkeerscijfers bevestigen het eerder gevormde beeld van de knelpunten in de kern van Klundert en de mate waarin de gekozen variant bijdraagt aan de oplossing daarvan. Alleen als er fundamentele zaken in of rondom het plangebied zijn veranderd, kan dit aanleiding zijn voor heroverweging van het tracé. Daarvan is geen sprake.

Ad 9. In de geactualiseerde verkeerskundige onderbouwing van de randweg zijn inderdaad geen cijfers van het vrachtverkeer en landbouwverkeer voor handen. Maar omdat uit de modelberekeningen blijkt dat de totale verkeersintensiteit in zo'n grote mate afneemt wordt aangenomen dat die afname van verkeer ook geldt voor het landbouwverkeer en vrachtverkeer. Die aanname wordt gesterkt door het feit dat er in het centrum geen bestemmingen zijn gelegen voor vrachtwagens en landbouwverkeer anders dan de vrachtwagens die moeten laden en lossen in het centrum, waardoor er ook na realisatie van de randweg op de beoogde locatie, het aantal vrachtwagens en landbouwverkeer laag zal zijn.

Ad 10. Het aangehaalde contra-onderzoek is van juli 2018 en gaat in op onderzoeken en rapporten uit de periode 2013 tot en met 2017. Bij de start van het bestemmingsplan is er bewust voor gekozen de beschikbare cijfers en analyses kritisch tegen het licht te houden. Met behulp van het regionaal verkeersmodel zijn de cijfers geactualiseerd. De uitkomsten daarvan bevestigen de eerder gesignaleerde knelpunten en bevestigen ook dat de gekozen randweg een goed middel is voor het oplossen van deze knelpunten.

Ad 11. De verkeerscijfers zijn berekend met het regionaal verkeersmodel. Dit model is vastgesteld als middel om verkeersprognoses te kunnen maken en het is ook het best beschikbare middel daarvoor. Deze cijfers zijn dan ook een geschikt uitgangspunt voor de stikstofberekening.

Ad 12. Vooruitlopend op het bestemmingsplan is een studie gedaan naar verschillende varianten voor de randweg. De gemaakte keuze is beoordeeld op de mate waarin deze de geconstateerde knelpunten oplost, daarbij is gebruik gemaakt van geactualiseerde verkeerscijfers. Er zijn geen omstandigheden die er toe leiden dat alle varianten opnieuw beoordeeld zouden moeten worden.

Ad 13. Met de provincie is overleg gevoerd over het kruisen van de reservering voor de ecologische verbindingszone. Daaruit is gebleken dat de waarden van de te realiseren ecologische verbindingszone voldoende geborgd zijn door de voorgestelde kruising van de weg met de verbindingszone. Door een grote overspanning (25 meter lang) te maken met een minimale hoogte van 1 meter kan de ecologische verbindingszone volgens de doelstellingen van het aangewezen type 'moeraszone' ingericht worden.

Ad 14. Het verkeer langs de stallen neemt inderdaad toe. Echter de stallen zijn gesloten bouwwerken, waardoor de invloed van mogelijke ziektekiemen naar verwachting minimaal is. Dat geldt ook voor geluid. Verder wordt verwezen naar de wijze waarop omgegaan wordt met eventuele inkomens- en vermogensschade (Ad1).

Ad 15. In de reactie op de genoemde punten, de eerdere reactie op de Inspraakreactie en de toelichting van het bestemmingsplan is stil gestaan bij de invloed van de aanleg van de randweg op de bedrijfsvoering van indiener.

De gemeente ontkent niet dat de bedrijfsvoering zal worden beïnvloed, maar door het nemen van maatregelen en het compenseren van inkomensschade wordt de invloed op de bedrijfsvoering beperkt. De gemeente heeft mede op basis daarvan een belangenafweging gemaakt, waarbij ook de kwaliteit van leefomgeving en de verkeersveiligheid in de kern is afgewogen. Mede naar aanleiding van de zienswijze is nogmaals goed gecontroleerd wat de invloed van het plan op de bedrijfsvoering is. Daaruit is de conclusie getrokken dat de plangrens ter hoogte van de kippenschuren te beperken, deze hoeft niet over het bouwvlak te liggen.

Ad 16. Het bureau Gloudemans wordt door de gemeente ingehuurd om de grondverwervingsgesprekken te coördineren. Uw cliënt heeft vanuit dit bureau een uitnodigingsbrief ontvangen voor een oriëntatie gesprek. Daarbij zal ook de gemeentelijk projectleider aansluiten. Indien een aanvullend overleg gewenst is, horen wij dat graag.

3. Zienswijze 3

Stichting Rechtsbijstand Klaverblad
Postbus 3012
2700 KV Zoetermeer

Reactie gemeente:

1. De onderbouwing op grond waarvan gekozen is voor tracé A3 houdt onvoldoende rekening met belangen van cliënt en is gebaseerd op een onvoldoende bewering van onvoldoende draagvlak.
2. De randweg is voornamelijk ingegeven door overlast van vrachtverkeer en landbouwverkeer in de kern. Maar in het geactualiseerde onderzoek van 3 mei 2021 zijn gegevens over vrachtwagens niet meegenomen. De conclusies van het onderzoek leunen op een aantal aannames. Het rapport is daarmee onvoldoende als onderbouwing voor het bestemmingsplan.
3. Bij het aspect luchtkwaliteit is geen rekening gehouden met de toename van verkeer, mede door toekomstige woningbouw.
4. De inrichting van de ecologische verbindingszone is onvoldoende gewaarborgd in de regels, omdat er alleen een maximale hoogte voor bouwwerken, geen gebouw zijnde is opgenomen en geen minimale hoogte. De regels komen daarmee niet overeen met de onderbouwing in de toelichting op dit punt.

5. Voor het tracé geldt een hoge verwachtingswaarde voor archeologie. Nader onderzoek vanwege de verwachtingswaarde moet uitgevoerd worden vóór aanvang van de werkzaamheden. Betwijfeld wordt of de bestemmingsregels voldoende aansluiten bij de mogelijke uitkomsten van het nader onderzoek. Zijn de opgenomen regels van Waarde – Archeologie 4, 6 en 7 voldoende bij relevante archeologische vondsten?
6. Voor de aanleg van de weg zijn gronden nodig, onder andere van cliënt. Tot op heden is cliënt hiervoor niet benaderd. Het proces strookt daarmee niet met het raadsbesluit van 18 april 2019. De toelichting geeft nog onvoldoende inzicht in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Reactie gemeente:

Ad 1. In de voorbereiding van dit traject zijn verschillende varianten onderzocht. Daarbij heeft een belangenafweging plaatsgevonden. Ook de belangen van uw cliënt zijn hierbij afgewogen. Het blijkt niet mogelijk een oplossing te vinden voor het verkeersknelpunt in het centrum van Klundert, zonder daarbij enige belangen te schaden. De gemeente is echter van mening dat het openbaar belang van de aanleg van de randweg zodanig groot is, dat een keuze is gemaakt voor de aanleg van de randweg. De belangen van uw cliënt worden hierdoor inderdaad geschaad, maar niet onevenredig. Uiteraard zal op grond van de bepalingen uit de Onteigeningswet de schade door de gemeente vergoed worden. Basis daarvoor is dat belanghebbende in een gelijke inkomens- en vermogenspositie moet blijven verkeren (artikel 40 e.v. Onteigeningswet).

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan en in de Nota Inspraak en vooroverleg is beschreven, is uiteindelijk door een meerderheid van de aanwezigen tijdens de bijeenkomst op 12 december 2017 aangegeven dat er een voorkeur was voor tracévariant A3, op voorwaarde dat de noodzaak van de weg wordt aangetoond. Deze noodzaak is na de informatiebijeenkomst met diverse onderzoeken aangetoond. Daarmee is aan de voorwaarde voldaan en kan gesteld worden dat de meerderheid van de aanwezigen het gekozen tracé ondersteunt. Daarmee is naar onze mening sprake van draagvlak voor het gekozen tracé.

Ad 2. In de geactualiseerde verkeerskundige onderbouwing van de randweg zijn inderdaad geen cijfers van het vrachtverkeer en landbouwverkeer voor handen. Maar omdat uit de modelberekeningen blijkt dat de totale verkeersintensiteit in zo'n grote mate afneemt wordt aangenomen dat die afname van verkeer ook geldt voor het landbouwverkeer en vrachtverkeer. Die aanname wordt gesterkt door het feit dat er in het centrum geen bestemmingen zijn gelegen voor vrachtwagens en landbouwverkeer anders dan de vrachtwagens die moeten laden en lossen in het centrum, waardoor er ook na realisatie van de randweg op de beoogde locatie, het aantal vrachtwagens en landbouwverkeer laag zal zijn.

Ad 3. Voor de aanleg van deze randweg is onderzoek gedaan naar stikstofdepositie. Het is daarbij niet mogelijk om rekening te houden met eventuele ontwikkelingen in de omgeving, waarvan nog niet bekend is of deze doorgaan en hoe ze er dan precies uit komen zien. Als de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk bij Klundert doorgaat, moet in de planologische procedure voor die nieuwe woonwijk aangetoond worden dat voldaan wordt aan alle wettelijke normen, ook die ten aanzien van stikstof.

Ad 4. Over de inrichting van de kruising met de ecologische verbindingszone zijn wij in overleg met de provincie als bevoegd gezag. De conclusie daarbij is dat de waarden van de te realiseren ecologische verbindingszone voldoende geborgd zijn door de voorgestelde kruising van de weg met de verbindingszone. Door een grote overspanning (25 meter lang) te maken met een minimale hoogte van 1 meter kan de ecologische verbindingszone volgens de doelstellingen van het aangewezen type 'moeraszone' ingericht worden. De regels van het bestemmingsplan maken deze bouwkundige maatregel mogelijk, waarmee voldoende is verzekerd dat de aanleg van de ecologische verbindingszone niet belemmerd wordt.

Ad 5. Op basis van het gemeentelijk archeologiebeleid gelden een aantal archeologische verwachtingswaarden. In de regels is, passend bij de verwachtingswaarde, opgenomen in welke gevallen nader onderzoek nodig is. Dit is afhankelijk van de oppervlakte en diepte waarbinnen werkzaamheden

worden uitgevoerd. Voor deze oppervlaktes en dieptes geldt een verbod op (graaf- en aanleg)werkzaamheden. Van dit verbod kan afgeweken worden als met een archeologisch rapport wordt aangetoond dat er geen sprake is van archeologische waarden of dat deze waarden niet worden aangetast. Dit archeologisch rapport wordt getoetst door de regioarcheoloog. Indien er sprake is van archeologische waarden die aangetast zouden kunnen worden, zal de regioarcheoloog aangeven of de afwijking van de verbodsbepaling mogelijk is en zo ja, welke maatregelen als voorwaarde in de vergunning opgenomen moeten worden.

Daarmee is de bescherming van eventuele archeologische waarden voldoende verzekerd.

Ad 6. Het is correct dat uw cliënt hiervoor nog niet benaderd is. Helaas is het inplannen van deze gesprekken vertraagd. Onze excuses hiervoor.

Het bureau Gloudemans wordt door de gemeente ingehuurd om de grondverwervingsgesprekken te coördineren. Uw cliënt heeft vanuit dit bureau een uitnodigingsbrief ontvangen voor een oriëntatie gesprek. Daarbij zal ook de gemeentelijk projectleider aansluiten.

4. Zienswijze 4

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Inhoud:

1. De reactie die naar aanleiding van de inspraakreactie van cliënt is gegeven, geeft weinig vertrouwen dat belangen van cliënt zorgvuldig in de besluitvorming mee worden genomen.
2. Benadrukt wordt dat de schade voor de bedrijfsvoering niet onnodig groot mag zijn. Bij het nu voorziene tracé is daar wel sprake van. Er zijn minder schadeveroorzakende alternatieven voorhanden.
3. Betwijfeld wordt of de vrijstelling ten aanzien van stikstof als bedoeld in artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) juridisch houdbaar is, gezien de recente jurisprudentie.
4. De stelling dat geen passende beoordeling als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, Wnb nodig is, omdat er geen sprake zou zijn van een toename van stikstofdepositie is niet in de lijn met jurisprudentie. Deze geeft aan dat een vergelijking gemaakt moet worden tussen de referentiesituatie en de beoogde ontwikkeling. Bij dit plan is naar mening van cliënt sprake van een toename, waardoor een passende beoordeling nodig is.

Reactie gemeente:

Ad 1. In de reactie op de genoemde punten, de eerdere reactie op de Inspraakreactie en de toelichting van het bestemmingsplan is stil gestaan bij de invloed van de aanleg van de randweg op de bedrijfsvoering van indiener. De gemeente ontkent niet dat de bedrijfsvoering zal worden beïnvloed, maar door het nemen van maatregelen en het compenseren van inkomensschade wordt de invloed op de bedrijfsvoering beperkt. De gemeente heeft mede op basis daarvan een belangenafweging gemaakt, waarbij ook de kwaliteit van leefomgeving en de verkeersveiligheid in de kern is afgewogen.

Ad 2. In de zienswijze is niet benoemd welke alternatieven minder schadeveroorzakend zijn voor client van indiener. Zoals beschreven onder ad 1 is de gemeente van mening dat de invloed van dit plan op de bedrijfsvoering van uw cliënt niet onevenredig is.

Ad 3. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van het geldende wettelijke kader.

Ad 4. Indiener stelt dat er sprake is van een toename van de stikstofdepositie als gevolg van het project. Uit de zienswijze is niet op te maken waaruit dit zou blijken, waardoor naar mening van de gemeente de onderbouwing die in de toelichting is opgenomen, overeind blijft.

3. Ambtshalve wijzigingen:

Naar aanleiding van de vooroverlegreactie van de provincie in de eerdere fase van dit bestemmingsplan, heeft nader overleg plaatsgevonden over de wijze van kruisen van de reservering voor de ecologische verbindingszone. Naar aanleiding van dit overleg is de paragraaf in de toelichting (4.5) verder aangevuld. Verder is geconcludeerd dat een vrij passeerbare brug via een doorlopende oever langs de waterloop met een minimale hoogte van 1 meter tussen maaiveld en onderkant brugdek voldoende zekerheid biedt voor invulling van de NNB-reservering (natuur netwerk Brabant). Deze maatregelen passen binnen de regels van de bestemmingen Water en Verkeer zoals ze in het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen. Een aanpassing van de regels is daarom niet nodig.

4. Conclusie

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen worden de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd:

- Correctie plangrens ter hoogte van perceel 543: De plangrens wordt tegen het agrarisch bouwvlak aangelegd, in plaats van er net overheen.

Ambtshalve wijzigingen:

- In de toelichting is in paragraaf 4.5 de tekst over de ecologische verbindingszone aangevuld met een meer gedetailleerde beschrijving van het model 'moeraszone' en de daarvoor relevantie dier- en plantensoorten.
- De tekst in paragraaf 4.12 met betrekking tot de propyleenleiding wordt op verzoek van de leidingbeheerder aangevuld met de volgende tekst:
"De pijpleiding dient ten allertijden voor DOW bereikbaar te zijn voor beheer en onderhoud. Tijdens de technische uitwerking van de randweg wordt met DOW afstemming gezocht m.b.t. tot het kruisen van de pijpleiding zodat de bereikbaarheid zo veel mogelijk in stand blijft. De kruising zal zo uitgevoerd worden dat de integriteit van de leiding niet in het geding komt."

Bijlagen

n.v.t.