

Verlag overleg verplaatsing Jonkergouw

Aanwezigen:	Gemeente Maashorst Enkele bewoners van de Pastoor Van Winkelstraat
Datum	05-09-2024
Tijd	19:45 – 21:15
Locatie	Pastoor van Winkelstraat Schaijk
Status verslag	Vastgesteld d.d. 11-09-2024

Opening en voorstelronde

Uitgangspunt van enkele buurtbewoners van de Pastoor van Winkelstraat - Schaijk

Zij zijn niet tegen de firma Jonkergouw en steunen ondernemerschap in het algemeen. Er zijn echter veel gezinnen met kinderen woonachtig aan de voorgenomen verkeersroute en de verkeersveiligheid en overlast is een grote zorg van hen.

Vertrekpunt van de gemeente Maashorst

De huidige wethouder heeft dit dossier na de fusie van de samenvoeging van de gemeenten Landerd en Uden in 2022 opgepakt. Het is een zwaar dossier met veel belangen en bezwaren. De gemeente heeft alle aspecten zo goed als mogelijk opgepakt.

Proces vaststellen bestemmingsplan

- 12 September komt de Commissie Ruimte, Economie en Financiën bij elkaar. Belanghebbenden hebben dan de gelegenheid om in te spreken. De commissie gaat vervolgens met de wethouder in gesprek over het raadsvoorstel en de inbreng vanuit de insprekers.
- De gemeenteraad van de gemeente Maashorst gaat 19 september aanstaande een besluit nemen over het bestemmingsplan verplaatsing Jonkergouw.
- Na het besluit van de raad wordt het bestemmingsplan gepubliceerd waarna een beroepstermijn van 6 weken wordt gestart.
- Na sluiting van de beroepstermijn wordt het duidelijk of we naar de Raad van State moeten.

Vragen vanuit enkele buurtbewoners (V) en antwoorden vanuit de gemeente (G)

V: het plan begon ooit met de verplaatsing van firma Jonkergouw met als bijvangst woningbouw. Kunnen we nu nog spreken over het oorspronkelijke verzoek?

G: daar zat nog een stap voor namelijk het verzoek voor een uitbreiding op de huidige locatie. Toen dat niet mogelijk bleek, is gekeken naar een andere locatie.

V: zijn de bezwaren op het eerste plan aan de Molenaarstraat nog van kracht? Er was in eerste instantie sprake van ontsluiting aan de achterzijde. Dit was een betere optie omdat de ontsluiting dicht bij de provinciale weg (N324) ligt. Is die oude afweging nog gemaakt ten opzichte van de beoogde huidige locatie?

G: het vizier is gericht op de huidige locatie en mogelijkheden. Dat proces is doorlopen, de afwegingen zijn destijds gemaakt en we gaan daar nu niet meer tot 12 jaar terugkijken.

V: onderwerp van discussie was de verplaatsing naar een industrieterrein in verband met de goede ontsluitingen. Is er ook gekeken naar eventuele uitbreiding van een industrieterrein om de verplaatsing mogelijk te maken? Wij zijn van mening dat Jonkergouw niet thuishoort in een primair agrarisch gebied, maar op een industrieterrein.

G: er zijn op hoofdlijnen een aantal locaties bekeken en daar is een keuze in gemaakt. Kijken naar uitbreiding van een bedrijventerrein maakt een plan fictief en lastig te voorspellen terwijl het nodig is om dit concreet te maken.

V: de oude steenfabriek op de route naar Reek leek ons een geschikt alternatief. Wat is daarmee gebeurd?

G: onze planologen hebben goed naar alle opties gekeken en de mogelijkheden via een quickscan onderzocht. De keuze is vervolgens op de Broksteeg gevallen.

V: in het ontwerp bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen rondom de verkeersmaatregelen. Onder andere de eenrichtingsweg is genoemd. Betekent dit dat de koers bepaald is?

G: een koers is gekozen op basis van onderzoeken en gesprekken en dat is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Er is zeker nog ruimte om in gesprek te gaan over eenrichtings- of tweerichtingsverkeer, een alternatieve rijroute en de te treffen verkeersmaatregelen. Indien dit afwijkt van wat er is opgenomen in het bestemmingsplan bestaat er een mogelijkheid tot een herstelbesluit. De raad kan een opdracht geven aan het college in de vorm van een motie om snel in gesprek te gaan met belanghebbenden om de verkeersinrichting verder uit te werken. De wethouder zal deze opdracht dan uitvoeren aangezien de raad discussieert op hoofdlijn en het spreken over de regels is veel te veel op detailniveau.

V: via een wijzigingsvoorstel (amendement) van de gemeenteraad zou het 1-richtingsverkeer op de Broksteeg voor vrachtwagens van en naar de locatie (Broksteeg 1-3) verwijderd kunnen worden, zodat er daadwerkelijk sprake is van een open gesprek hierover, zonder dat er vooraf al regels over vastgelegd zijn. Hetgeen nu voorligt is qua uitvoerbaarheid en zeker qua handhaving niet realistisch en haalbaar. Hetzelfde geldt voor onderdeel b van de voorwaardelijke verplichting verkeersmaatregelen.

G: het lijkt ons geen goed idee om regels in een bestemmingsplan via een amendement eruit te halen.

V: we zijn blij dat er toch nog gesproken en meegedacht kan worden over de verkeersmaatregelen. Maar eerder was ook de optie om de ontsluiting rechtstreeks op de N277 te maken. Wij hebben een verslag (4 juli 2023) tussen een overleg van de provincie en gemeente gelezen en in ons bezit, waarin staat dat de provincie vindt dat een aansluiting in de vorm van een rotonde (Elsstraat-Helstraat-N277) bespreekbaar is. Hoe is dit proces verdergegaan vanuit de gemeente/wethouder richting provincie? Met welke houding/intentie bent u het gesprek met de provincie ingegaan? De gemeente kwam in de presentatie tijdens de bijeenkomst op 13 juni jl. opeens met een hele andere route voor ontsluiting. Bovendien konden wij tijdens die avond daarover niet meer meepraten.

G: de wensen en bedenkingen zijn vorig jaar opgehaald bij de gemeenteraad over de ontsluiting op de N277. De wethouder kan het standpunt van de provincie dat zij geen extra aansluiting wil op de N277 begrijpen en heeft de gedeputeerde toen gevraagd dit op papier te laten zetten dat er geen extra ontsluitingen komen op N-wegen.

V: wij vinden dat de provincie ook de verantwoordelijkheid moet nemen om goede aansluitingen te faciliteren, omdat de provincie ook heeft meegewerkt aan verdere ontwikkeling voor Jonkergouw in het buitengebied (locatie 'Broksteeg 1-3').

V: gisteren heeft een chauffeur van Smits Rijopleidingen met een vrachtwagencombinatie de route gereden en heeft de conclusie getrokken dat deze route ontzettend onveilig is. Bovendien heeft Smits het dringende advies gegeven om ook rekening te houden met extra ruimte die nodig is voor de spiegels en de kantelbewegingen die een vrachtwagen maakt afhankelijk van de belading en het rijden door de bermen.

G: wij zien en begrijpen dat bepaalde stukken van de Broksteeg inderdaad erg smal zijn voor passerend verkeer. Uitgangspunt is dat het verkeersveilig dient te zijn.

V: andere omliggende bedrijven mogen straks wél 2 richtingen op rijden. Wij hebben het dan over gemiddeld 460 verkeersbewegingen per dag. De gemeente heeft op 13 juni jl. tijdens de presentatie aangegeven dat het na de exploitatie maximaal 1 jaar kan duren voordat de nodige verkeersmaatregelen getroffen zijn. Er moet dan mogelijk ook nog grond worden aangekocht om de verkeersaanpassingen te realiseren. Dat duurt voor ons veel te lang. We hebben het over 77 huishoudens (inclusief bedrijven) aan een route die niet verkeersveilig is.

V: wij zien het liefst een 2-richtingsverkeer ontsluiting voor landbouw- en vrachtverkeer van en naar de locatie van Jonkergouw. Via agrarisch gebied (10 huishoudens) en niet via verstedelijkt gebied met maar liefst 67 huishoudens is de best passende oplossing, gelet op de locatie en het soort (zwaar) landbouw- en vrachtverkeer dat samenhangt met deze ontwikkeling. Onze voorkeursroute is hierbij: Broksteeg – Elsstraat – Waterstraat – Schaijksestraat - N277. Ook is het een goedkopere oplossing – korter traject (2,7 km i.p.v. 5 km) – voor de te treffen verkeersmaatregelen en grondaankoop op kruising Pastoor van Winkelstraat-Broksteeg is niet nodig. Laat omwonenden zo min mogelijk last hebben en verkeersonveiligheid ervaren van het vele (en zwaar) verkeer dat Jonkergouw genereert; zij hebben niet gevraagd om deze ontwikkeling.

V: eerst stond verstedelijking op de gemeentelijke agenda om gerealiseerd te worden en nu gaat het opeens over verkeersverzwaring langs dezelfde route via de Pastoor van Winkelstraat. Ook de ontsluiting van Akkerwinde III gaat na realisatie over de Pastoor van Winkelstraat heen, dus deze toename van verkeer is er ook al. Daarbij stond eerder 'veiligheid', samen met 'draagvlak omwonenden', als hoogste prioriteit op het afwegingskader. Wij missen een risico-inventarisatie – veiligheidsstudie – waarmee een keuze beter onderbouwd kan zijn. De variant waar nu voor gekozen is, is zeker niet de beste. Er is alleen gekeken naar economisch gunstige factoren en niet naar bijvoorbeeld aantal huishoudens met kinderen

die op de fiets over gevaarlijke kruisingen en door smalle bochten moeten. Er fietsen vele kinderen op de fietspaden van de Pastoor van Winkelstraat.

G: er is nu vooral gekeken naar verkeersbewegingen. Om een keuze te kunnen maken moet je vanuit de volle breedte naar opties kijken. Daarnaast is de Pastoor van Winkelstraat een ontsluitingsweg voor Schaijk. Verkeerstechisch is deze weg geschikt om ook het extra verkeer van Jonkergouw te verwerken. De weg is ook verkeersveilig met de aanwezige vrij liggende fietspaden.

V: onze zorg is groot als het gaat over de cruciale punten op de route, zoals kruisingen/T-splitsingen/bochten. Op deze verkeerspunten is de fietser zeer kwetsbaar, zeker kinderen!

V: hoe denken jullie over handhaving? Wie gaat dat doen en hoe?

G: dat is een lastig punt. In principe begint dat bij de ondernemer zelf. 1 Kant het terrein op en via 1 kant het terrein af zijn fysieke maatregelen zodat andere bewegingen niet mogelijk zijn. We kennen een voorbeeld van een bedrijf die in het kader van handhaving de volgende afspraak hanteert: gaat een vervoerder de fout in, dan volgt een waarschuwing en bij de 2^e overtreding krijgt hij geen toegang meer tot het terrein.

V: hier hebben wij geen vertrouwen in dat dit gaat werken. Lastig dat het alleen voor Jonkergouw geldt en voor de rest niet.

V: maak een knip in de route door middel van een sluis.

G: wij hebben dit onderzocht maar er kwamen vanuit andere belanghebbenden dan weer zorgen naar voren over onder andere sluipverkeer.

G: wij nodigen jullie van harte uit om deze argumenten tijdens de commissievergadering op 12 september in te brengen.

V: Jonkergouw zou meebetalen aan de aanpassing van de infrastructuur. Wij zien dat nu niet meer terug.

G: deze afspraken zijn meegenomen in de anterieure overeenkomst met Jonkergouw. Ook over eventueel hogere kosten zijn afspraken vastgelegd.

V: en hoe zit dat met planschade?

G: planschade is ook vastgelegd met Jonkergouw.

V: de trillingen zijn ook onze grote zorg en wij zijn niet te spreken over de wijze waarop het trillingsonderzoek is uitgevoerd. Het is erg dwingend verlopen. Ons sentiment is opzijgezet. Het onderzoek is ingezet door firma Jonkergouw, waarbij de keuzes ten aanzien van de uitvoerende partij, timing (geen representatieve week/landerijen stonden onder water) en inhoud van het rapport door hen zijn gemaakt. Wij kunnen dat niet beschouwen als een onafhankelijk adviesrapport.

V: wij zien graag dat de verkeersmaatregelen vooraf aan de realisatie/exploitatie van Jonkergouw op Broksteeg 1-3 gerealiseerd zijn.

G: de uitkomst van het traject heeft effect op de doorlooptijd tot realisatie.

V: Het aanpassen van de wegen is planbaar net als de realisatie van het bedrijf op de locatie. Wij zien geen praktische en organisatorische problemen waarom de wegen niet voor start exploitatie aangepast kunnen zijn. Dit gaat zeker (onnodig) onveilige situaties opleveren.

V: vinden jullie dat dit plan voldoende af is?

G: ja. Het plan moet houdbaar zijn bij de Raad van State. Anders kunnen wij het niet verder brengen richting de gemeenteraad. Er is nog een verdere uitwerking nodig voor het verkeer. Met de vaststelling van het bestemmingsplan zijn wij nog niet bij een eindpunt.

V: wordt dit ook getoetst door een onafhankelijk verkeerskundige?

G: wij hebben een extern bureau onderzoek laten doen en wij bekijken alle kanten en belangen.

V: is nog door een onafhankelijke verkeerskundige naar het voorstel gekeken?

G: ja, er zijn 2 adviesbureaus ingeschakeld en de gemeente heeft eigen verkeerskundigen hier naar laten kijken.

V: wij vrezen ervoor dat na de hoge investering en naar bijvoorbeeld 2 jaar de conclusie getrokken wordt dat de maatregelen niet voldoende zijn en dat de gemeenschap voor de hogere kosten op moet draaien. De chauffeur van Smits Rijopleidingen (tevens verkeerskundige) heeft aangegeven dat 2 passeerstroken niet voldoende zijn.

V: kan de Pastoor van Winkelstraat ook meegenomen worden met aanpassingen als er extra overlast wordt ervaren? Ook landbouwvoertuigen rijden van 's morgens vroeg tot 's avonds laat door de straat (zeker in het seizoen).

G: dit staat ons inziens los van de verplaatsing van Jonkergouw. Geluids- en trilling overlast wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door de positie van de putdeksels. Wij moeten ook kijken naar het uitvoeringsprogramma van team Civiel om te zien wanneer zij welke werkzaamheden gepland hebben in deze straat. Wij zullen in ieder geval ervoor zorgen dat deze overlast bekend is bij het team en we kunnen onderzoeken of dit naar voren gehaald kan worden.

V: zit er in de bepaling over het overgangsjaar nog een marge? Waarom is het achteraf? Waarom niet voorafgaand aan de exploitatie? Je kunt toch plannen? Het lijkt ons vanuit operationeel oogpunt van Jonkergouw niet wenselijk om na start van de exploitatie overlast te ondervinden van wegen die aangepast moeten worden. En het is voor Jonkergouw ook niet te doen om tijdens de bouw tegen verkeer aan te lopen en er wordt dan al veel kapotgereden. Dit gaat zeker (onnodig) onveilige situaties opleveren.

G: in de periode van bouwrijp maken van de grond is al veel bekend en dat wordt dan in de planning gezet. Er zijn al keuzes gemaakt vooraf aan de bouw in verband met de vergunningsaanvragen. Er moet van tevoren ook een trigger zijn om er met elkaar uit te komen.

V: we hebben dan toch ook een trigger als je vóóraf de aanpassingen helder beschrijft over de nodige verkeersmaatregelen? Je kunt een keuze maken op basis van theorie. Als straks blijkt dat er andere maatregelen nodig zijn, dan zijn wij te laat.

V: wanneer ligt de hoofdstructuur er en wanneer is het veilig? Het voelt nog steeds zo dat we daarna niets meer in te brengen hebben als het zwart op wit staat.

G: dat moet besloten worden. Wij nemen jullie zorg mee. Wij kunnen er samen in optrekken om een oplossing te vinden.

De raad kan een opdracht geven aan het college om te streven de realisatie van de verkeersmaatregelen voorafgaand aan de start van de exploitatie van Jonkergouw, mee te nemen in de uitwerking van de verkeersinrichting. Indien na de start van de exploitatie blijkt dat er nog andere verkeersmaatregelen nodig zijn, kunnen deze gerealiseerd worden. Als het moment van realisatie van de verkeersmaatregelen naar 'voorafgaand aan de exploitatie van Jonkergouw op Broksteeg 1-3' verschuift en daarmee afwijkt van wat er is opgenomen in het bestemmingsplan, kan dit gerealiseerd worden met een herstelbesluit.

V: wij moeten er dus op vertrouwen en dat is lastig. Belangrijk om het van tevoren goed op papier te zetten. Zodat er een oplossing is om e.e.a. tijdens het traject aan te passen. Hiervoor heb je eerst een route nodig. Uiteraard zit de firma Jonkergouw ook niet te wachten om overlast te veroorzaken gezien de sterke banden met de woonomgeving.

G: dit is een positief en concreet aanbod en wij gaan samen kijken naar een oplossing.

De bewoners en gemeente bedanken elkaar voor het fijne en constructieve gesprek.