

### **Overzicht ontvangen zienswijzen Bestemmingsplan Repelakker III**

**Noot:** sommige zienswijzen zijn identiek en meermaals ingediend, om praktische redenen zijn deze zienswijzen één keer opgenomen in dit overzicht. Dit betreft:

- Zienswijze 7, 8, 11 en 13
- Zienswijze 9 en 10
- Zienswijze 15 en 16

Betreft: schriftelijke ingediende zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan, ontwerp besluit hogere waarde en het m.e.r. beoordelingsbesluit, Repelakker fase 3 Zeeland

Datum: 04-01-2023

Aan de gemeenteraad van Maashorst,,

Op 24 maart 2022 heeft uw collega [REDACTED] samen met uw ex collega [REDACTED] en een door de gemeente uitgenodigde 3de persoon (waterkundige/gebiedskundige?) een bezoek gebracht aan mijn huisadres, [REDACTED] te Zeeland.

De aanleiding hiervan was dat mijn perceel direct aansluit aan het toekomstige plan Repelakker 3.

We hebben gezamenlijk 2 zaken besproken en op locatie ook fysiek enkele zaken op mijn perceel en de naastgelegen lagere grond bekeken, te weten;

### 1) Hoogte verschil tussen mijn bebouwde kavel en de toekomstige naastgelegen kavels;

Doordat geheel fase 2 is opgehoogd is er nabij Blazoenaan 14 een hoogte verschil ontstaan tussen Fase 2 en toekomstig fase 3 van ongeveer 1,5 meter.

Zie onderstaande afbeelding in de paarse cirkel.

Wij zijn het enige perceel van fase 2 die in de toekomst hinder/last zou kunnen gaan ondervinden van dit hoogte verschil.

#### Maaiveldniveau

Met behulp van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN4) is het maaiveldniveau van het terrein in beeld gebracht, zie Figuur 4. Het maaiveldniveau ligt in het noordwesten op circa NAP +19,5 m en loopt dan af richting het zuiden en oosten. Hier liggen momenteel bolle akkers waardoor het maaiveld sterk afwisselende hoogtes heeft, variërend van NAP +19,0 m tot NAP +18,5 m. Het maaiveld in het noordoosten ligt lager tot circa NAP +17,9 m.

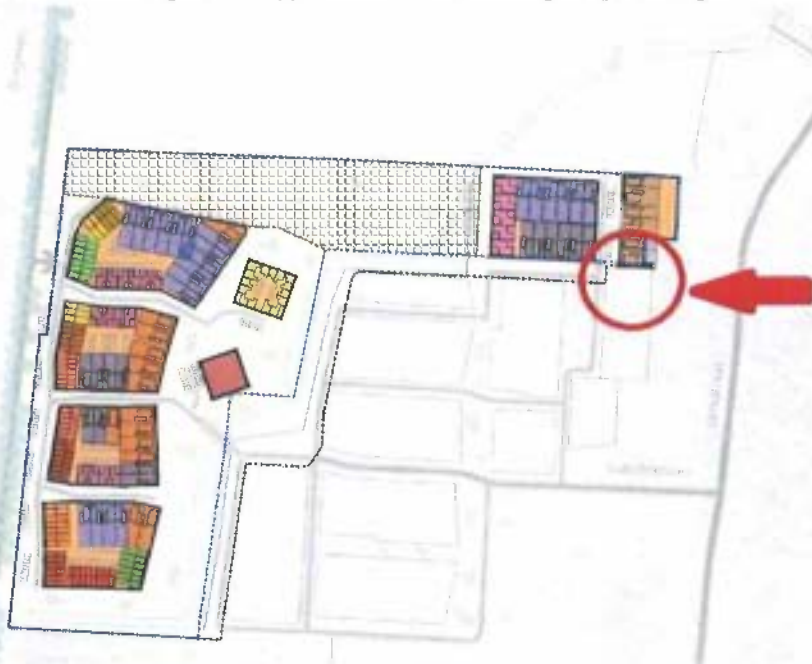


Figuur 4 Maaiveldniveau

Helaas heeft het verleden uitgewezen dat hoogteverschillen kunnen leiden tot grote verschillen van meningen tussen gemeente, en buurtbewoners en buurtbewoners onderling. Denk hierbij met name aan privacy en waterafvoer. Het resultaat is te zien achterin mijn perceel en het perceel van mijn naaste burens waar uiteindelijk door de gemeente een betonnen keerwand is geplaatst van 4 meter hoog en naar schatting 36 meter lang. Mocht u hier niet van op de hoogte zijn dan verzoek ik u u zich hierover te laten informeren door uw collega [REDACTED]

Omwille te voorkomen dat we, samen met een toekomstige buur(perceel), straks weer voor dezelfde uitdaging/problemen te komen te staan vind ik het zeer wenselijk om opnieuw samen met u deze situatie tegen het licht te houden en gezamenlijk een wederzijdse geschikte oplossing kunnen creëren. Uw collega [REDACTED] zal beamen dat ik zeer meegaand ben en denk ik gezamenlijke oplossingen en niet in problemen maar juist in hoe problemen te voorkomen. Zo heb ik me altijd opgesteld en lijkt me ook de enige juiste manier.

Onderstaand situatie zoals afgebeeld staat in de bijlage b\_NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01\_tb17 van het CHW Bestemmingsplan-Repelakker III is zoals u het zult begrijpen geen optie. Zie situatie in Rode cirkel.



Figuur 15 Toekomstig verhard oppervlak met conceptverkeveling

Opzadchgever, dit figuur wordt vervangen door verkeveling voor CWMP voor meer getal



## 2) Waterhuishouding

Tijdens het bezoek door de gemeente heb ik laten zien hoe het water na een flinke regenbui zich uiteindelijk een weg vind naar de hoek Perceel Blazoenlaan 14 en de kavels gelegen aan de Kerkstraat. De genodigde 3de persoon (waterkundige/gebiedskundige) die op dat moment ook aanwezig was gaf aan dat de sloot gelegen tussen de akkers en de kavels gelegen aan de Kerkstraat haar niet bekend was.

Deze sloot voert zeer veel water af van de akker, maar voert ook zeer veel regenwater af wat onder de straten en onze percelen (Blazoenlaan 6 t/m 14) door drainage wordt aangevoerd. De sloot is cruciaal voor de waterhuishouding echter volstaat in mijn ogen nog niet.

Om beide problemen op te lossen heb ik destijds een voorstel gedaan om een wadi te situationeren tussen het kavel Blazoenlaan 14 en het toekomstige naastgelegen nieuwe kavel repelakker 3. Op deze manier is het hoogte verschil veel minder zichtbaar teneinde de afstand tussen beide woningen breder is en er tegelijkertijd meer ruimte wordt gecreëerd voor gedegen natuurlijke waterafvoer.

Graag zou ik samen met uw medewerkers voordat de kavels definitief worden ingetekend een vervolgesprek willen.

Graag ontvang ik een officiële bevestiging van u t.a.v. deze verstuurde brief en zie graag uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Commentaar op plan CHW

# Bestemmingsplan-Repelakker III

Bestemmingsplan Gemeente Maashorst

Inzoomen naar regelingsgebied

meer kenmerken

Ontwerpontwerp 30-11-2023 - in voorbereiding

[https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/viewer/\(documenten/gemeente//rechter-paneel:document/NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01/toelichting\)?id=NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01&locatie-x=174700&locatie-y=412748&locatie-stelsel=RD&no-zoom=false&session=4560b42b-13f3-41d6-a162-b76d8fb6d713](https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/viewer/(documenten/gemeente//rechter-paneel:document/NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01/toelichting)?id=NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01&locatie-x=174700&locatie-y=412748&locatie-stelsel=RD&no-zoom=false&session=4560b42b-13f3-41d6-a162-b76d8fb6d713)

## Mijn commentaar

Weliswaar worden beide bushaltes, te weten Twee Hekkenweg en Voederheil in Zeeland genoemd. Maar er wordt niet verder uitgewerkt hoe mensen daar moeten komen. Of naar toe zouden moeten wandelen. En hoe de aankleding van eventuele wandel- dan wel fietsroutes wordt. Uitstappen bij bushalte Twee Hekkenweg is niet bepaald een visitekaartje voor Zeeland. Dat geldt nu des te meer voor halte Voederheil. Zeker als je vele jaren gewend was om door Zeeland zelf te reizen met de bus. Zou natuurlijk fantastisch zijn als de haltes Voederheil en Twee Hekkenweg meer smoel zouden krijgen. Dat wil zeggen betere beplanting, iets in de vorm van een eetgelegenheid en/of de mogelijkheid om een versnapering te kunnen nuttigen uit een automaat bijvoorbeeld. Voor mensen buiten de Maashorst, die in Zeeland (komen) werken, de mogelijkheid om langdurig de fiets te kunnen stallen in een overdekte afgesloten fietsenstalling.

Daar zou een aangepast plan Repelakker 3 een bijdrage aan kunnen leveren. Mits goed ingericht. Natuurlijk dient verdicht te worden bij OV-knooppunten. Als het kan het liefst met hoogbouw. Of met smalle (diepe) huizen. En waarbij de hoogbouw zo dicht mogelijk bij de haltes Tweehekkenweg en Voederheil ligt. Dat is bij plan Repelakker III nu niet het geval. De hoogbouw ligt dicht bij het winkelcentrum van Zeeland, waar voorheen de bussen van en naar Nijmegen reden. Had voor mij zo mogen blijven. Maar nu gekozen is voor een route langs Zeeland via de Bergmaas, ben ik voorstander om zo dicht mogelijk bij de (toekomstige) (HOV-)haltes aan zo'n compact mogelijke bouw te doen. Dat wil zeggen vele woningen (waaronder ook appartementen) op een kleine oppervlakte. Woningen voor 1 tot 2 personen, want daar is (in de toekomst) vraag naar. Met de nadruk op twee personen. Waarbij eventuele bepaalde ruimtes gedeeld zouden kunnen worden.

## Huisvesting statushouders

Verder zou ik aandacht willen voor de huisvesting van statushouders. Of is het de bedoeling dat alleen in Uden statushouders gehuisvest gaan worden? Aangezien in Uden naar verhouding van het aantal inwoners veel meer sociale huurwoningen zijn en worden gebouwd. Hoewel er in de laatste tijd ook vele sociale huurwoningen zijn verkocht.

Natuurlijk klinkt het fantastisch om het dorpse karakter van Zeeland en daarmee de Repelakker te willen behouden. Maar dat legt dus meer druk op Uden.

Gegevens per januari 2024

Waarbij sprake zou zijn van een achterstand van 13 personen. Mits ik het goed bekeken heb.

<https://open.overheid.nl/documenten/1923aaf1-d9f3-4d11-98df-c8b629348816/file>

Maar de kans bestaat dat er heel veel meer vluchtelingen naar Nederland komen. Zeker gezien de ontwikkelingen in de wereld. Kijk maar naar de instabiliteit in de wereld.

Realistisch gezien zouden er heel veel meer sociale huurwoningen in het plan opgenomen dienen te worden. Dit mijn inziens ook mogelijk, mits flexibel met de parkeernormen wordt omgegaan. Om de parkeerdruk af te doen laten nemen, zou betaald parkeren idealiter een oplossing kunnen bieden.

Men leze in het Engels: Paved Paradise: How parking explains the world door Henry Grabar

Toevoeging op eerder ingediende geziene zienswijze:

Uw kenmerk: 3235 - 2024

Uden, 17 januari 2024

## Over het begrip betaalbaarheid van koopwoningen

tot €350.000 heet betaalbaar te zijn voor een koopwoning.

[https://www.ruimtelijskeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01/b\\_NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01\\_tb3.pdf](https://www.ruimtelijskeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01/b_NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01_tb3.pdf)

Men moet in zijn eentje of met meerdere mensen samen een bruto jaarinkomen hebben van bijna €80.000. Om precies te zijn €78.223.

<https://www.wijzeringeldzaken.nl/rekenhulpen/bereken-hoeveel-je-moet-verdienen-om-een-huis-te-kopen/>

Dat is net iets meer dan twee keer het mediaan jaarinkomen van €39.100.

### Resultaten

Minimaal (gezamenlijk) bruto maandinkomen

€ 6.036

Minimaal (gezamenlijk) bruto jaarinkomen

€ 78.223

- O.b.v. de waarde van de woning mag je hypotheek maximaal € 350.000 zijn. Je moet daardoor € 7.800 (extra) eigen geld gebruiken om de woning te kunnen kopen. De hypotheek is met NHG.
- Als jij (of je partner) partneralimentatie moet betalen, een studieschuld en/of andere schulden hebt, kun je minder lenen. Je moet dan meer verdienen om dezelfde woning te kunnen kopen.

Benodigde hypotheek en/of extra eigen geld

Koopprijs

€ 350.000

Schatting kosten koper (VON) <sup>1</sup>	ca. € 7.800	+
Inbreng eigen geld en/of overwaarde	€ 0	-
Gewenste hypotheek	€ 357.800	
Maximaal mogelijke hypotheek	€ 350.000	-
Benodigd eigen geld	€ 7.800	

<sup>1</sup> afgerond bedrag

Gebaseerd op:

Soort woning

**Nieuwbouw**

Koopprijs woning

**€ 350.000**

Energie label van de woning

**A of B**

Inbreng eigen geld en/of overwaarde

-

Hypotheekrente

**5,00%**

## Wat is het inkomen van werkenden?

<https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2023/wat-is-het-inkomen-van-werkenden/>

Cijfers 2021 gemaakt door Knab

<https://bieb.knab.nl/inkomsten-uitgaven/modaal-en-gemiddeld-inkomen-per-leeftijd-opleidingsniveau-en-branche#leeftijdsgroep>

Leeftijds-  
groep

Inkomen uit  
arbeid

Gemiddeld bruto  
maandinkomen

Gemiddeld bruto  
jaarinkomen



15 t/m 24 jaar	84%	€ 1.225	€ 14.700
25 t/m 34 jaar	88%	€ 3.833	€ 46.000
35 t/m 44 jaar	87%	€ 4.767	€ 57.200
45 t/m 54 jaar	84%	€ 5.075	€ 60.900
54 t/m 64 jaar	72%	€ 4.592	€ 55.100
65 t/m 74 jaar	19%	€ 1.917	€ 23.000

### Zoveel leeftijdsgenoten verdienen minder dan jij

Grote kans dat je dit artikel leest omdat je wil weten hoe jouw inkomen zich verhoudt tot dat van je leeftijdsgenoten. Hieronder zie je een tabel met percentages. Zoek jouw leeftijd en het bruto jaarsalaris dat het dichtst in de buurt komt bij dat van jou. Het percentage dat je ziet is het percentage mensen in Nederland - met een baan of onderneming - dat minder verdient dan jij.

	15 - 25 jaar	25 - 35 jaar	35 - 45 jaar	45 - 55 jaar	55 - 65 jaar	65 - 75 jaar	75 - 85 jaar	> 85 jaar
€ 10.000	52%	7%	6%	6%	8%	42%	65%	68%
€ 20.000	70%	15%	13%	13%	17%	60%	82%	83%
€ 30.000	80%	25%	22%	22%	28%	71%	89%	90%
€ 40.000	89%	39%	34%	33%	39%	79%	93%	93%
€ 50.000	95%	56%	46%	45%	51%	85%	96%	95%

€	100%	95%	87%	85%	88%	97%	99%	98%
100.000								

€	100%	100%	99%	98%	99%	99%	99%	98%
200.000								

**Een bruto jaarinkomen van minimaal €80000 zit er (voorlopig) niet in voor:**

**85 - 90% van de 25 - 35 jarigen**

**75 - 80% van de 35 - 65 jarigen**

**Dan een jaarinkomen van minimaal €40.000 dan.**

**35 - 40% van de 25 - 65 jarigen haalt dit niet**

Nieuwbouwwoningen van €350.000 zijn onbereikbaar voor een aanzienlijk deel van de (tweeverdienende) starters.

**Dat betekent dus dat een nieuwbouwhuis van €350.000 dus niet te koop is voor ongeveer tweevijfde van de starters op de woningmarkt op basis van twee bruto jaarinkomen.** Dus huizen bouwen in die prijs categorie of hoger leidt er alleen maar toe dat men vooral mensen van buiten de gemeente Maashorst aan trekt en/of mensen die al een koophuis hebben. De grote kans bestaat dat kopers van elders kinderen hebben. En een aantal van die kinderen willen later op zichzelf wonen binnen de gemeente Maashorst. Wat weer zorgt voor extra vraag naar betaalbare huisvesting. Maar dan ook echt betaalbare huisvesting.

Hieronder een overzicht van benodigd bruto jaarinkomen en bijbehorende kosten V.O.N. om in aanmerking te komen voor een **nieuwbouw van €350.000 tegen een hypotheek van 5% rente:**

**Op basis van energielabel**

**E, F of G: €80.523 + €7.800 kosten V.O.N.**

**C of D: €79.723 + €7.800 kosten V.O.N.**

**A of B: €78.223 + €7.800 kosten V.O.N.**

**A+ of A++: €76.999 + €7.800 kosten V.O.N.**

**A+++ : €74.960 + €7.800 kosten V.O.N.**

**A++++: €72.999 + €7.800 kosten V.O.N.**

**A++++**

**met**

**garantie: €71.576 + €7.800 kosten V.O.N.**

Of moeten we uitgaan van het mediaaninkomen van €39.100? In dat geval kan om en nabij de helft op basis van twee salarissen geen nieuwbouwhuis kopen van €350.000.

Een nieuwbouwhuis kopen op basis van een mediaan  
jaarinkomen van €39.100?

<https://www.wijzeringeldzaken.nl/rekenhulpen/bereken-hoeveel-je-moet-verdiene-n-om-een-huis-te-kopen/>

Op basis van energielabel ...:

<b>C of D:</b>	een huis ter waarde van €155.000 en €5.300 kosten V.O.N.
<b>A of B:</b>	een huis ter waarde van €160.000 en €5.400 kosten V.O.N.
<b>A+ of A++:</b>	een huis ter waarde van €170.000 en €5.500 kosten V.O.N.
<b>A+++:</b>	een huis ter waarde van €180.000 en €5.600 kosten V.O.N.
<b>A++++:</b>	een huis ter waarde van €190.000 en €5.700 kosten V.O.N.
<b>A++++ met garantie:</b>	een huis ter waarde van €200.000 en €5.900 kosten V.O.N.

Let op: in 2022 bedroeg het mediaan jaarinkomen bijna €30.000

Zie

[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc\\_di03\\_custom\\_9343785/default/map?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_di03_custom_9343785/default/map?lang=en)

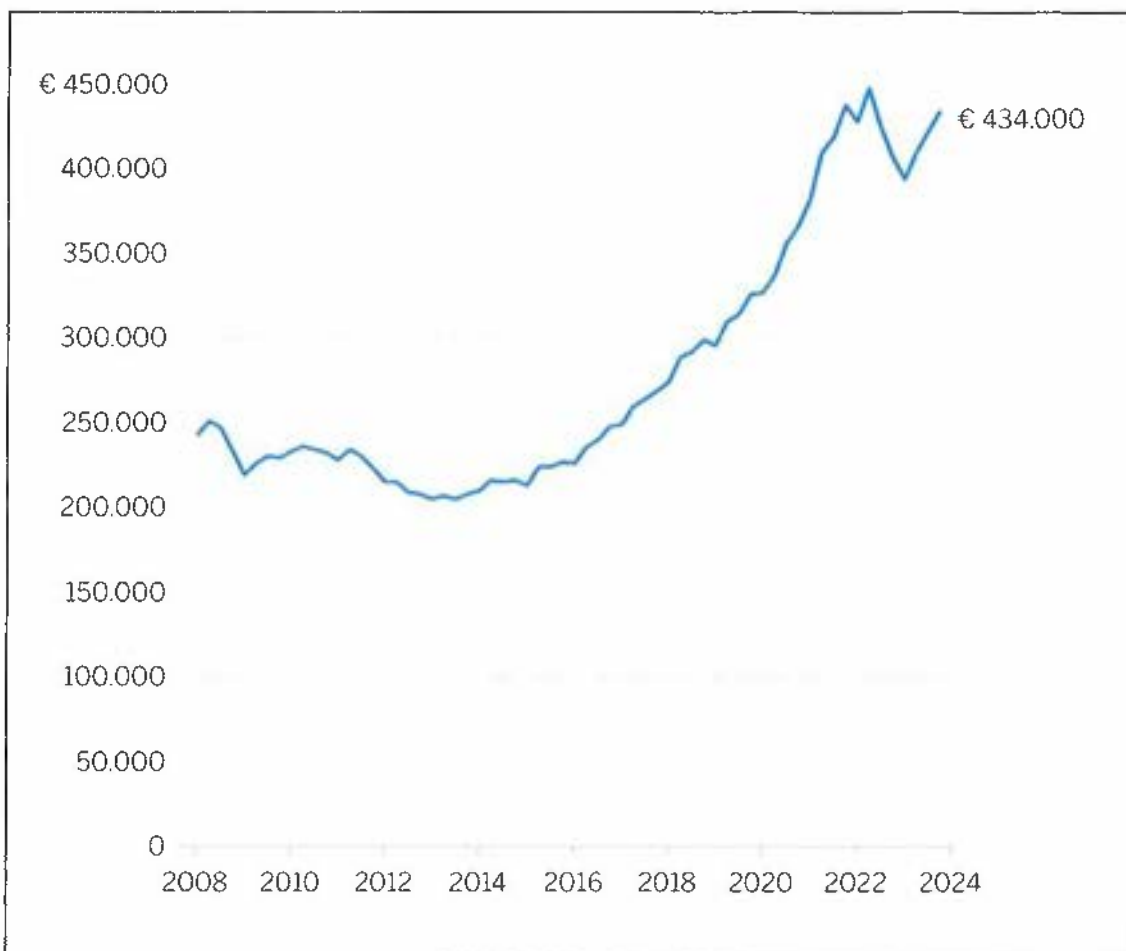
# Huizenprijzen lijken op weg naar record, verkoop nieuwbouw blijft opnieuw achter

<https://www.volkskrant.nl/economie/huizenprijzen-lijken-op-weg-naar-record-verkoop-nieuwbouw-blijft-opnieuw-achter~ba1699a9>

De huizenprijzen lijken weer op weg naar een record. De gemiddelde huizenprijs steeg in de laatste drie kwartalen naar 434 duizend euro: 5,3 procent meer dan een jaar geleden. Dat meldt de NVM. De makelaarsvereniging voorziet verdere prijsstijgingen in de loop van dit jaar.

**Marc van den Eerenbeemt en Serena Frijters** 11 januari 2024, 10:00

Huizen in de prijsklasse tussen de 200 duizend en 300 duizend euro zijn schaars. Van de ruim 36 duizend woningen die in het vierde kwartaal werden verkocht door NVM-makelaars, vielen er slechts zo'n 6.500 in deze categorie



(...)

Huizen in de prijsklasse tussen de 200 duizend en 300 duizend euro zijn schaars. Van de ruim 36 duizend woningen die in het vierde kwartaal werden verkocht door NVM-makelaars, vielen er slechts zo'n 6.500 in deze categorie.

# Huizenprijzen juist in Brabant gestegen: 'Meeste bezichtigingen in Engels'

donderdag om 19:04 • Aangepast vrijdag om 16:03

<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4401648/huizenprijzen-juist-in-brabant-gestegen-meeste-bezichtigingen-in-engels>

(...)

## Gemiddelde huizenprijs derde kwartaal 2023

- Nederland - 434.000 euro
- Zuidoost-Brabant - 454.000 euro
- Noordoost-Brabant - 455.000 euro
- Midden-Brabant - 419.000 euro

Voor een bestaand energieslurpend huis met een energielabel E, F of G ter waarde van €455.000 tegen een hypotheekrente van 5% en €16.600 eigen geld, heb je een bruto jaarinkomen van minimaal €101.701 nodig. Niet of nauwelijks te doen voor een alleenverdienende starter. Zelfs niet voor twee starters met elk een mediaan jaarinkomen van €39.100. Terwijl voor een zeer energiezuinig huis

Voor een super energiezuinig huis met energielabel A++++ met garantie ter waarde van €455.000 tegen 5% hypotheekrente en €6500 heb je een bruto jaarinkomen van minimaal €91.542 nodig.

## Hoe bereikbaar is een gemiddeld koophuis in Oost-Brabant voor de mensen met de slechtst betaalde banen in 2023?

<https://manly.nl/slechtst-betaalde-banen-2023>

Jana Witteman Geld & Carrière 18 okt 2023

Leestijd: 2 minuten

Een bruto jaarinkomen van ruim €100.000 is zeer weg voor mensen die het minimumloon verdienen. Volgens het CBS is dat 6% van de vaste werknemers in Nederland.

Denk hierbij aan kassamedewerkers, schoonmakers, horecamedewerkers, medewerkers in de landbouw, thuiszorgmedewerkers en callcentermedewerkers. Met een maandinkomen van zo'n €2000 per maand. Maak er voor het gemak zo'n €25.000 per jaar van. Dan moet men minimaal 4 jaar werken om een jaarinkomen van €100.000 te krijgen. Maak er voor gemak 4,5 jaar tot 5 jaar van. Dit betekent dat men met ten minste vijf personen een gezamenlijke hypotheek neemt, als iedereen het minimumloon verdient. Waarom vijf en geen vier. Dit heeft te maken met ziekte en uitval. De kostendelersnorm dient hierbij wel te vervallen. Want deze norm maakt het extra complex om een en ander financieel voor elkaar te krijgen.

Voor starters is een koophuis onbereikbaar

<https://www.bnr.nl/nieuws/bouw-woningmarkt/10535717/starters-kansloos-op-de-woningmarkt>

21 dec '23 11:33

## Starters kansloos op de woningmarkt

Auteur: BNR Webredactie

In meer dan veertig jaar zijn de kansen voor starters om een woning te kopen niet zo klein geweest als nu het geval is. Dat blijkt uit dataonderzoek van hypotheekverstrekker BLG Wonen. Uit de gegevens blijkt dat het verschil tussen de bedragen die starters en doorstromers willen neerleggen voor een huis fors is gegroeid.

In 1981 wilden doorstromers omgerekend 'slechts' 20.000 euro meer bieden voor een huis dan starters. Nu is dat verschil gegroeid naar 120.000 euro. Daardoor is de voorsprong die doorstromers hebben op de woningmarkt mijlenver, benadrukt ook directeur Frank Soede van BLG Wonen. 'Wat de doorstromer bereid is te betalen voor een koopwoning is in 2021 vrijwel gelijk aan de gerealiseerde prijs. De koopstarters staan op de woningmarkt dus met 10-0 achter.'

Halverwege vorig jaar daalden de huizenprijzen licht en kregen starters een groter aandeel op de woningmarkt. Inmiddels stijgen de prijzen op de woningmarkt weer en hebben starters het opnieuw moeilijker omdat er nog altijd veel andere huizenzoekers zijn die vaak meer kunnen bieden.

Starters stopten vanwege de te hoge prijzen vaker met zoeken dan vier decennia geleden, meldt BLG Wonen. **Een op de tien starters zei in 1981 de zoektocht te staken omdat huizen te duur waren. Veertig jaar later stopte een op de drie koopstarters om deze reden met zoeken.**

(...)

## Een enorme mismatch vraag en aanbod woningen

<https://www.dnb.nl/algemeen-nieuws/nieuwsberichten-2024/starten-op-de-woningmarkt-waar-om-het-zo-moeilijk-is-om-een-huis-te-krijgen/>

## Mismatch vraag en aanbod

Ook sluit de woningvoorraad niet overal aan op de behoefte. Het lukt bijvoorbeeld veel ouderen niet om door te stromen naar een kleinere, gelijkvloerse (huur)woning. Ze bewonen in hun eentje of met zijn tweeën een grote gezinswoning, waar andere krap behuisde gezinnen juist naarstig naar op zoek zijn. Uit [onderzoek](#) van DNB blijkt dat 1,8 miljoen huishoudens graag anders zou wonen. Jongeren willen vaak liever kopen, terwijl ouderen juist vaker zouden willen huren. Er moeten dus niet alleen veel huizen worden bijgebouwd; er moet ook worden nagedacht over welk type woningen op welke plekken het hardst nodig zijn.

(...)



## **Wat moet er gebeuren om de kans op een (starters)woning te vergroten?**

We hebben laten zien dat kortetermijnmaatregelen en onsamenhangend beleid om de betaalbaarheid te verbeteren, zoals ruimere leningen voor starters, juist averechts werken. Maar wat dan wel? Er moet vooral gebouwd worden, gericht op doelgroepen die het hardst woningen nodig hebben, op locaties waar er behoefte aan is.

# Het gemiddelde maand- en jaarsalaris per leeftijd in Nederland

<https://www.manners.nl/het-gemiddelde-maand-en-jaarsalaris-per-leeftijd-in-nederland/>

leeftijdsgroep	Jaarinkomen (Gemiddeld)	Maandinkomen (Gemiddeld)	Jaarinkomen (Mediaan)	Maandinkomen (Mediaan)
tot 25 jaar	15.000 euro	1.250 euro	12.900 euro	1.075 euro
25 tot 35 jaar	31.900 euro	2.658 euro	30.300 euro	2.525 euro
35 tot 45 jaar	34.800 euro	2.900 euro	31.800 euro	2.650 euro
45 tot 55 jaar	38.600 euro	3.217 euro	34.400 euro	2.867 euro
55 tot 65 jaar	38.700 euro	3.225 euro	34.300 euro	2.858 euro
65 tot 75 jaar	32.100 euro	2.675 euro	28.100 euro	2.342 euro
75 jaar en ouder	26.800 euro	2.233 euro	23.600 euro	1.967 euro
Alle leeftijden	33.500 euro	2.792 euro		

Een starter tussen de **25 - 35 jaar** met een mediaan jaarinkomen van €30.300 kan een **super energiezuinig huis met een A++++-label kopen ter waarde van €145.000**. Waarbij €10.000 eigen geld benodigd is.

Voor een **starter tussen de 35 - 45 jaar** met een mediaan jaarinkomen van €31.800 wordt dat een **super energiezuinig huis met een A++++-label van €155.000**. Waarbij €10.400 eigen geld benodigd is.

Voor een energieslurpend huis met een E, F of G-label wordt het lastiger om een betaalbaar huis te vinden. Huizen met een laag energielabel vergen namelijk een hoger jaarinkomen.

Met jaarinkomen van €30.300 is een huis ter waarde van €95.000 en €7800 kosten koper in dat geval te doen.

Met een jaarinkomen van €31.800 wordt dat een huis van €105.000 en 8300 kosten koper.

## Voor energiezuiniger huis makkelijker een hypotheek

Dus hoe energiezuiniger het huis, hoe meer hypotheek men kan krijgen.

<https://nos.nl/artikel/2503740-energielabel-steeds-belangrijker-kopers-mogen-meer-lenen-voor-groene-woning>

“Voor een huis met het allerbeste energielabel mag een koper nu tot wel 50.000 euro meer lenen dan voor huizen met de drie slechtste energielabels. Omdat je met een zuinig huis veel minder kwijt bent aan de maandelijkse energierekening, mag je meer kwijt zijn aan je hypotheek, is de gedachte.”

(...)

## Verduurzaming stimuleren

Die nieuwe regels moeten huiseigenaren stimuleren hun woning te verduurzamen.

Want bij verkoop is een huis met een goed label aantrekkelijker dan een met een slecht label.

(...)

## Prijsverschillen

Door de hoge energieprijzen zijn de prijsverschillen tussen huizen met goede en slechte energielabels toegenomen, constateerde makelaarsvereniging NVM eerder al. De komende tijd zal blijken hoe deze nieuwe hypotheekregels de prijzen van huizen met goede en slechte labels beïnvloeden.

Bij adviesketen De Hypotheekshop verwachten ze dat nieuwbouw populairder zal worden, vanwege de goede energielabels en dus ruimere leennormen. Oudere appartementen worden juist minder populair, denken de adviseurs. Want appartementen zijn onderdeel van een Vereniging van Eigenaren (VvE) en verduurzamen is lastiger binnen een VvE.

## Gemiddeld energieverbruik naar type woning

<https://www.milieucentraal.nl/energie-besparen/inzicht-in-je-energierekening/gemiddeld-energieverbruik/>

Huizen met 1 bewoner

Type woning	Gemiddeld gasverbruik per jaar (2022)	Gemiddeld stroomverbruik per jaar (2022)
Nieuw klein appartement	570 m <sup>3</sup>	1560 kWh
Oud klein appartement	730 m <sup>3</sup>	1510 kWh
Oude kleine woning (hoek, tussen)	920 m <sup>3</sup>	1590 kWh
Oude middelgrote woning (hoek, tussen)	1100 m <sup>3</sup>	1880 kWh

## Huizen met 2 of meer bewoners

Type woning	Gemiddeld gasverbruik per jaar (2022)	Gemiddeld stroomverbruik per jaar (2022)
Oud klein appartement	910 m3	2210 kWh
<hr/>		
Oude kleine woning (hoek, tussen)	1080 m3	2610 kWh
<hr/>		
Oude middelgrote woning (hoek, tussen)	1220 m3	2990 kWh
<hr/>		
Nieuwe middelgrote woning (hoek, tussen)	970 m3	3040 kWh
<hr/>		
Oude grote woning (hoek, tussen)	1710 m3	3700 kWh
<hr/>		
Oude grote vrijstaande woning	2120 m3	4390 kWh

## Oudere thuiswonende kinderen in de gemeente Maashorst

<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/71488ned/table?dl=92889>

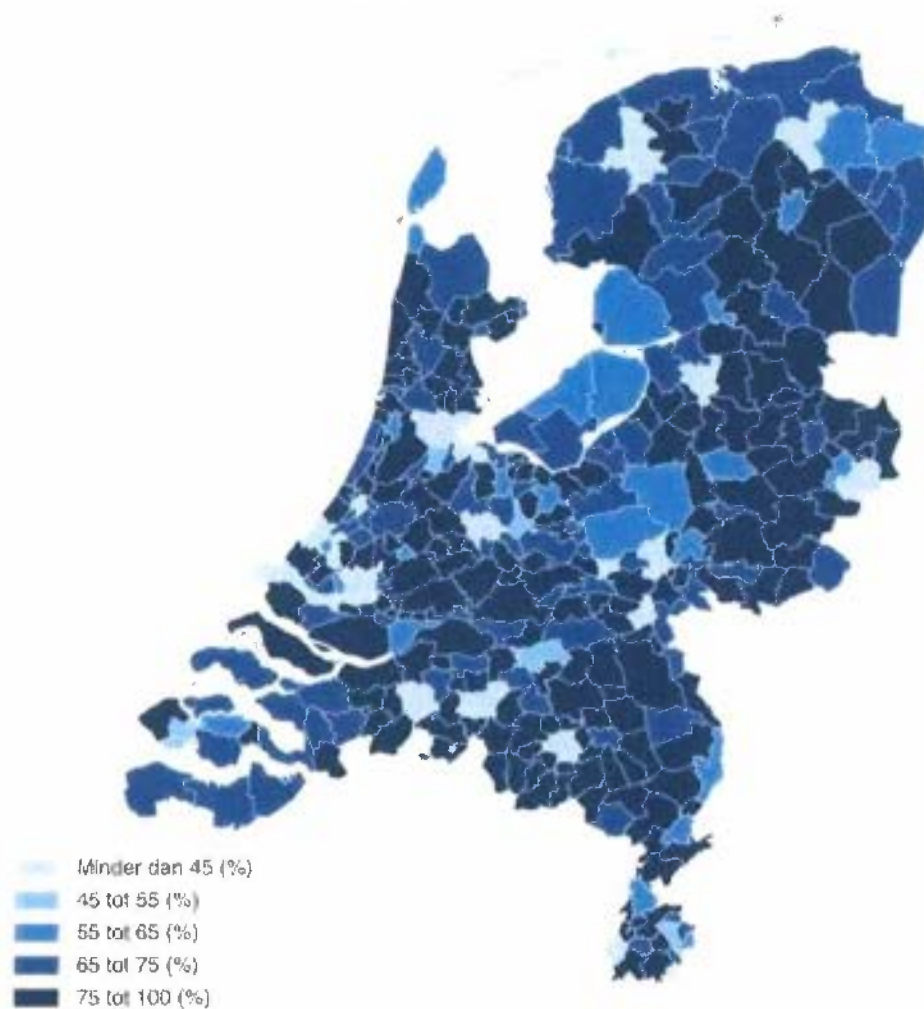
25 - 30 jaar: 961

30 - 35 jaar: 232

35 - 40 jaar: 112

$961 + 232 + 112 = 1305$  mensen tussen de 25 - 30 jaar die nog thuis wonen

Thuiswonende 20- tot 25-jarigen, 2023



## Een straatje erbij dan maar? Liever niet...

4 januari 2024

4 minuten

### Opinie

We konden het lezen in de verkiezingsprogramma's en horen in de GO-podcasts: veel politieke partijen willen woningen bouwen in de groene randen van dorpen en steden. Madeline Buijs en Cees-Jan Pen zien evenwel niets in het gemakkelijke 'straatje-erbij'-pleidooi. Ze wijzen op de negatieve gevolgen voor de betaalbaarheid van woningen in de stad én het buitengebied.

<https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/bouwen-aan-de-rand-van-de-stad-het-wonen-wordt-er-nog-duurder-van/>

(...)

Bouwen in het groen is namelijk duur, complex en tijdrovend. Tegelijkertijd nemen de zorgen over de leefbaarheid, verschraving van voorzieningen en leegstand in dorpen toe; ontwikkelingen op de agenda gezet door de BBB. Benut de beschikbare ruimte in dorpen: er zijn voldoende lege en onderbenutte gebouwen die schreeuwen om een nieuwe bestemming, zeker in en rondom dorpscentra. De bouw van woningen en/of appartementen nabij voorzieningen ten behoeve van ouderen stimuleert doorstroming op kleine schaal.



Mijn pleidooi is dan ook snijden in infrastructuur (lees: aanleg van wegen voor gemotoriseerd verkeer). Wel expliciet aandacht besteden aan infrastructuur voor fietsers, voetgangers en vooral niet vergeten busreizigers. De meeste automobilisten zijn fysiek zeer goed in staat om een stukje te wandelen dan wel te fietsen. Ook in de regen. Anders rijdt men maar een blokje om.

---

## Parkeren

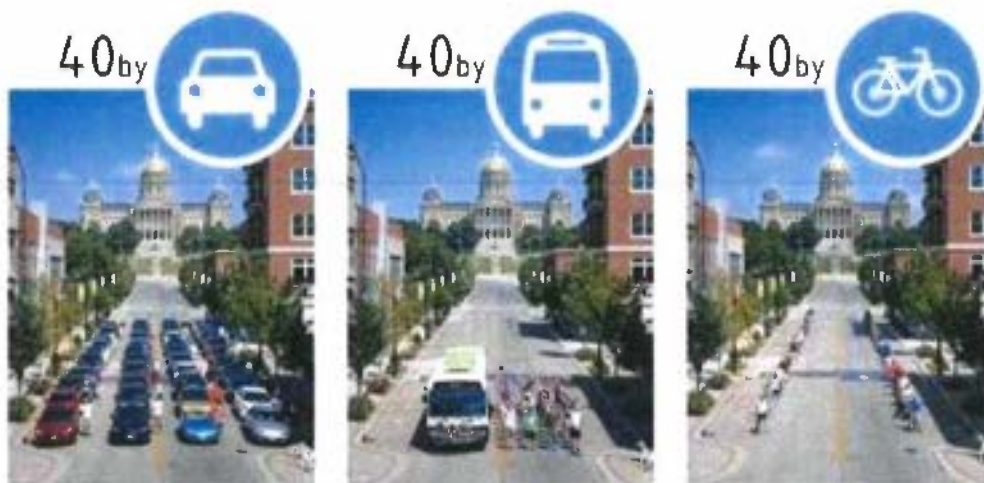
Daarnaast zou men kunnen denken aan meer gezamenlijke ruimtes. Zoals het delen van parkeerplekken. Private parkeerplekken zijn voor een groot deel van de tijd onbezet. Dat geldt helemaal voor parkeerplekken voor elektrische auto's en voor invaliden. Parkeerplekken voor invaliden zijn belangrijk om vervoersarmoede tegen te gaan.

Maar hoe zit het invalide busreiziger, die niet kan of mag auto rijden? Die moet steeds verder lopen naar de halte en/of wordt gedwongen om een dure smartphone te nemen. Want informatievoorziening is alleen nog maar digitaal te vinden. Als iemand al lukt om de juiste informatie te vinden. Zelfs voor zeer ervaren reizigers dan wel digitale wonderkinderen is het nog een hele uitzoekerij om de vertrektijd van de juiste bus te vinden. Daarnaast is het nog een hele uitzoekerij om de dichtstbijzijnde halte vlak bij de eindbestemming te vinden.

Of een vorm van betaald parkeren invoeren. Ook voor bezoekers. Waarbij men tevens bekijkt hoeveel ruimte de auto in beslag neemt en hoe zwaar deze weegt.

**Parkeren zoveel mogelijk concentreren aan de buitenkanten van de aan te leggen woonwijk. Met nadruk op de kant van Voederheil.**

vergelijk onderstaande afbeelding waarbij bekeken wordt de ruimte die verscheidene voertuigen innemen om dezelfde hoeveelheid mensen te vervoeren.



Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus, or bicycle.

## Woonwensen of dromen

Een eigen huis, wie droomt er niet van. "Een eigen huis, een plek onder de zon..." zong René Froger in 1989. Voor met name starters blijft een eigen huis onbereikbaar.

Ook voor een huis met behang dat met behulp van algen elektrische energie opwekt. <https://www.gondola.be/nl/news/2030-zullen-de-huizen-behang-hebben-dat-elektricit-eit-produceert-volgens-ikea>

Of men moet de nodige concessies willen doen wat betreft reistijd, het energieverbruik of de buurt waar men komt te wonen. Parkeerplekken voor twee auto's voor de deur kan men wel vergeten. Laat staan een ondergrondse parkeerplek voor €40.000 per plek. Het gaat ook om haalbaarheid en betaalbaarheid van de plannen. En niet alleen voor de happy few.

## Elektrische auto toch niet zo milieuvriendelijk dan gedacht

Een eigen laadpaal voor de deur. Voor een elektrische auto, die niet zo milieuvriendelijk blijkt te zijn dan eerder gedacht.

<https://www.vdi.de/news/detail/vdi-oekobilanzstudie-erst-die-gruene-batterie-macht-die-e-mobilitaet-klimafreundlich>

Pas vanaf 90.000 gereden kilometers is een elektrische auto per gereden kilometer milieuvriendelijker dan een auto met verbrandingsmotor.

## Het gemiddeld aantal gereden kilometers per jaar (2022)

<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-personeenautos#:~:text=Kilometers%20naar%20brandstof,diesel%20gemiddeld%2019%2C2%20duizend.>

<b>Brandstof</b>	<b>Gemiddeld jaarkilometrage (1 000 km)</b>
CNG, CNG hybride, LNG	20,9
Diesel, diesel hybride	19,2
Elektrisch, waterstof	18,1
Plug-in hybride	17,2
LPG, LPG hybride	13,5
Benzine, benzine hybride, ethanol	10,6

\*Voorlopige cijfers

Er van uitgaande dat men gemiddeld zo'n 18.000 kilometer rijdt met een elektrische auto. Zou men meer dan vijf jaar moeten rijden in een elektrische auto, wil deze milieuvriendelijker worden dan een auto met verbrandingsmotor.

Of men zou bereid moeten zijn om in deze lichtgewicht elektrische auto van Dacia van iets meer dan 900 kilogram en een actieradius van 230 kilometer te rijden.

<https://www.manners.nl/ev-occasion-elektrische-auto-2026-wegenbelasting-motorrijtuigenbelasting/>

Voor de zekerheid afronden naar beneden naar 200 kilometer.

Dat is dus 40 kilometer per dag bij een vijfdaagse werkweek. Dat wil zeggen 20 kilometer heen en 20 kilometer terug. Dan zou men net van Oss op het industrieterrein kunnen werken. Of op Uden op het industrieterrein of net vooraan in Veghel op het industrieterrein. Of op industrieterrein Cuijk of industrieterrein Wijchen. Of men zou om de zoveel dagen de elektrische auto moeten opladen. Wanneer en hoe men het beste zijn elektrische auto kan opladen blijkt nog een hele uitzoekerij te zijn. Wat dat betreft is het tanken van benzine een stuk eenvoudiger. Zeker als de laadkabels bevroren blijken te zijn.

Ook blijkt de actieradius bij koud weer een stuk minder ver te zijn.

<https://nos.nl/artikel/2081576-elektrische-auto-bij-vorst-bevroren-stekker-en-halflege-accu>

## Een stukje lopen naar een parkeerplek

**Wat is er mis mee om (elke werk- of schooldag) enkele honderden meters (extra) te moeten lopen naar de auto?** Busreizigers die wonen (aan de oostkant van de Kerkstraat) in Zeeland weten niet anders dan dat ze een dergelijke of een nog veel grotere afstand moeten afleggen om bij de dichtstbijzijnde bushalte van lijn 99 te geraken.

Ook inwoners van Gavere en België weten, wat 200 meter lopen naar een parkeerplaats inhoudt.

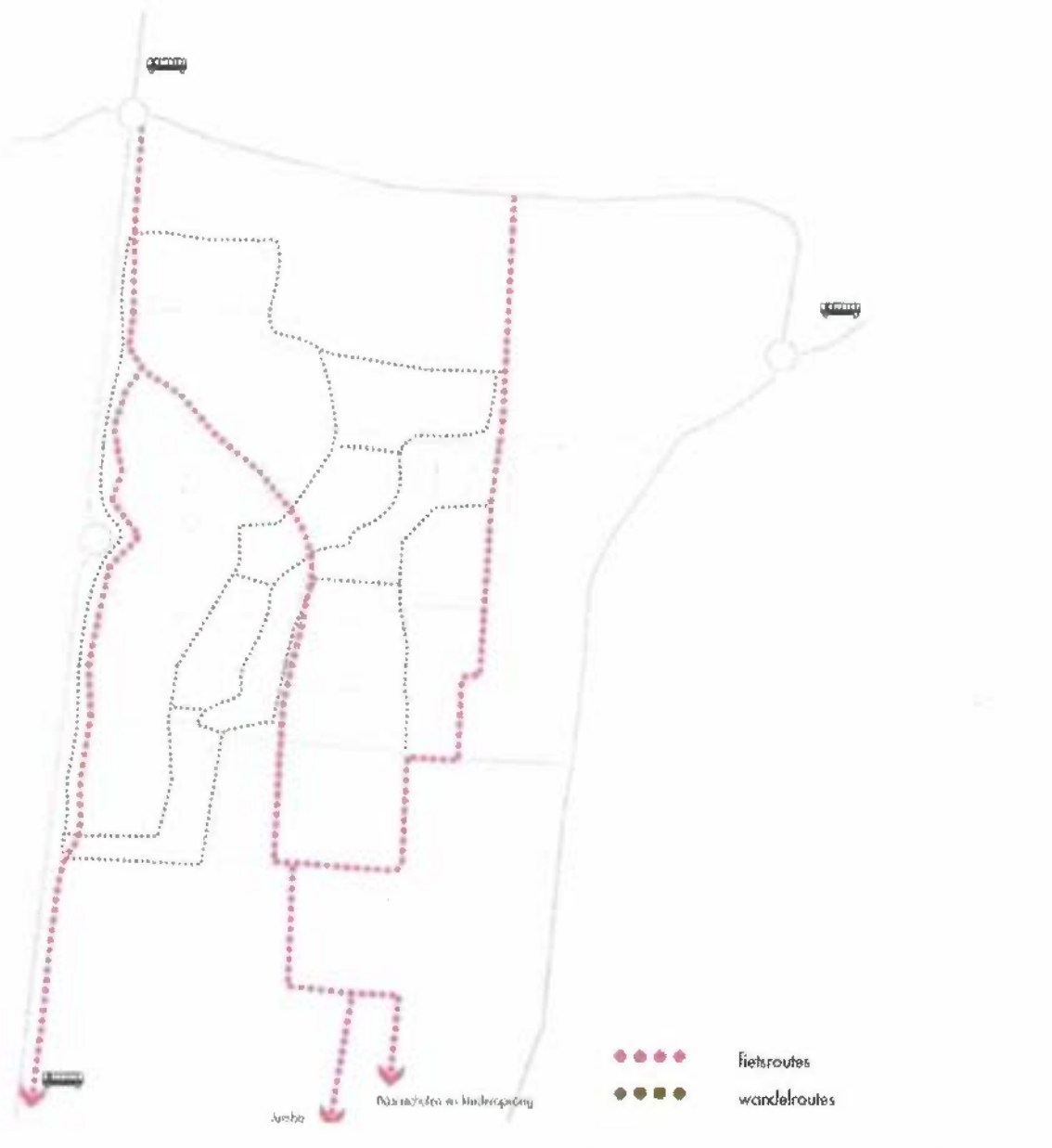
**Markt van Gavere is een woonerf: "Minder parkeerplaatsen om buurt leefbaar te houden"**

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/01/15/markt-van-gavere-is-een-woonerf-minder-parkeerplaatsen-om-buu/>

(...)

"Er is wel een alternatieve parkeerplaats voorzien op 200 meter wandelafstand. Dus er zijn parkeerplaatsen, alleen een beetje verderop", laat de burgemeester nog weten. Gavere heeft een geautomatiseerd systeem om kortparkeren toe te laten. Kortparkeren kan er nog altijd en is gratis tot een uur parkeren. Volgens de gemeente is het nog niet gebeurd dat de markt vol staat met auto's."

## Fietsen of wandelen dan maar (naar de bushalte)



Is het soms de bedoeling dat de wandelaar op een gegeven moment (achter)op fiets springt en verder zijn route vervolgt naar de bushaltes Tweehekkenweg en Voederheil? Ik zie namelijk geen wandelroutes naar de desbetreffende haltes aangegeven. Wel fietsroutes.

## Graag aandacht voor aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar bushaltes en woningbouw aldaar

Voor mij had de bus van Uden naar Nijmegen via Grave (nu: lijn 99) door Zeeland mogen blijven lopen, zoals meer dan 75 jaar het geval was. In het verleden is besloten om deze te verleggen naar de Bergmaas. De reistijd van busreizigers op het traject Uden naar Nijmegen is er niet significant sneller op geworden.

Ik ben dan ook geen groot voorstander van het strekken van lijnen. Het overslaan van bushaltes, die op een (HOV-)busroute liggen.

Het zou fijn zijn als zo dicht mogelijk bij een (HOV-)halte verdicht zou worden, wat betreft woningbouw. Dit kan door meerdere woonlagen, kleinere dan wel smaller woningen, meer rijtjeswoningen in plaats van vrijstaande en twee onder één kapwoningen. Veel minder (parkeer)ruimte voor de auto.

## Wat maakt een looproute aantrekkelijk?

<https://www.allesoversport.nl/thema/beleid/wat-maakt-een-looproute-aantrekkelijk/>



(...)

## Ruimtelijke karakteristieken

Ontwerpkeuzes kunnen een looproute meer of minder aantrekkelijk maken.

### **1. Op en aan de route liggen voldoende prettige plekken en/of activiteiten**

Een voetgangersroute heeft naast het lopen als hoofdactiviteit plekken nodig voor ontmoeting en beleving. Parken, pleinen, speeltuinen of musea zijn voorbeelden hiervan. Kleinschaliger kunnen ook terrassen, bankjes, kunst en mooie gebouwen bijdragen aan ontmoeting en beleving. Diverse en samenhangende functies moeten voor een goede balans zorgen. Te veel diversiteit in functies maken chaotisch, te weinig diversiteit maakt saai.

### **2. De route biedt voldoende afwisseling en verrassing**

Afwisseling en verrassing maken een route interessant: van seizoensinvloeden en bijzondere architectuur tot bouwstijlen of een doorkijk. Afwisseling is gerelateerd aan snelheid. Voetgangers gaan langzamer dan andere verkeersdeelnemers en hebben daarom meer afwisseling nodig om geprikkeld te blijven.

### **3. Onze zintuigen worden op de route prettig geprikkeld**

Prikkels zijn er in vele soorten en maten. Van geplande tot toevallige prikkels door natuur of dieren. Prikkels kunnen ontstaan door ontwerp of juist het ontbreken daarvan. Verlichting en groen spelen een belangrijke rol, net als het ontbreken van hinder door weer en wind, vieze geuren, onaangename geluiden of lelijke objecten. Bied voetgangers daarom bescherming tegen weer en wind en benut aantrekkelijk groen en zonlicht.

### **4. De route is goed onderhouden (schoon, heel en verzorgd)**

Goed onderhoud heeft een esthetisch belang en draagt bij aan het gevoel van sociale veiligheid. De route moet schoon en verzorgd zijn, maar niet saai aangeharkt.

### **5. Op de route voelen we ons sociaal veilig**

Zorg ervoor dat er voldoende zicht is vanuit de omgeving op de routes en voorkom schuilplekken en anonimiteit. Zo bied je gelegenheid voor sociale controle. Verlichting en prettige afleiding dragen bij aan de veiligheidsbeleving.

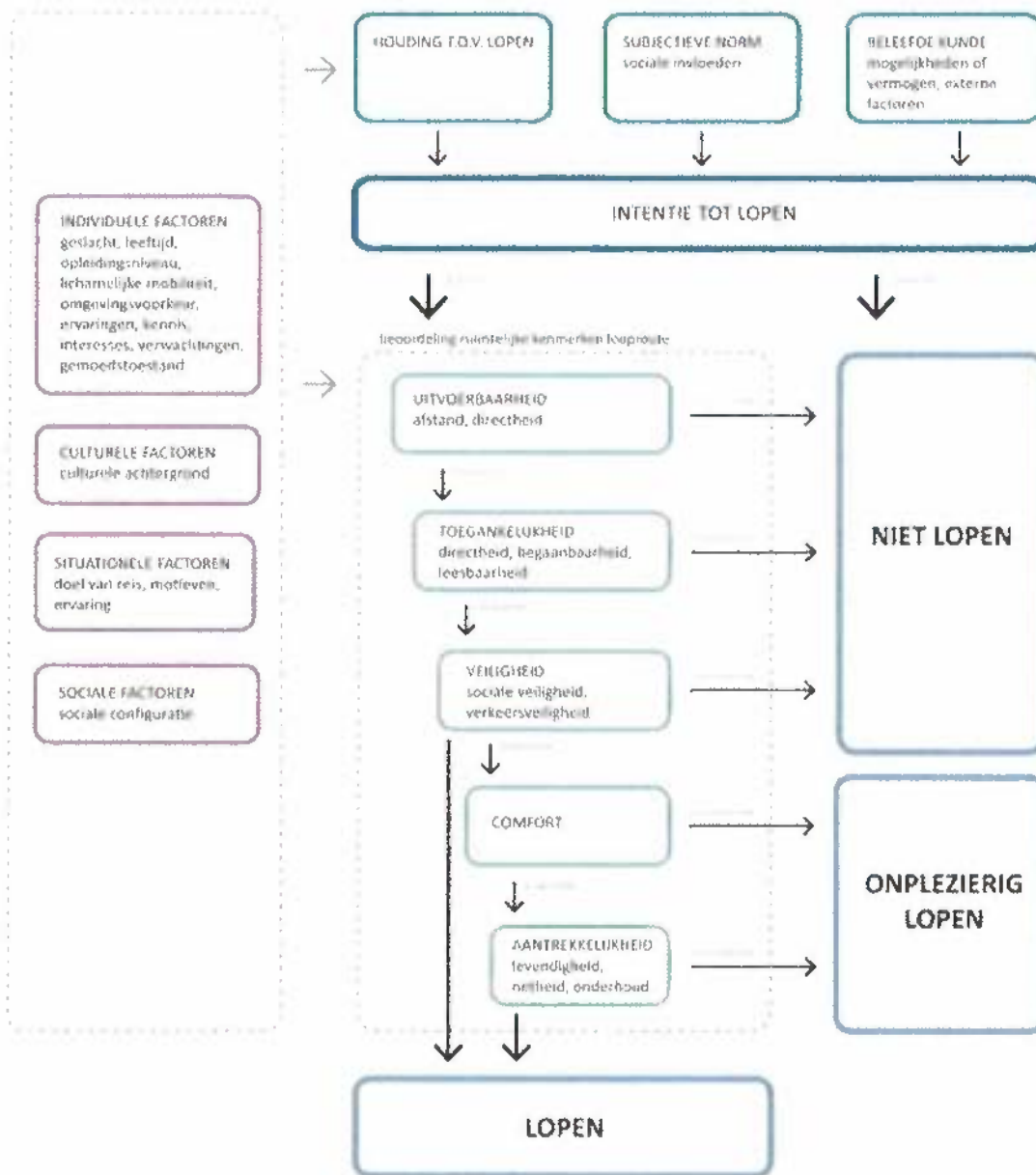
## **6. Het voetgangersnetwerk biedt alternatieve routes**

Wat de ene voetganger aantrekkelijk vindt, ervaart de ander als minder aantrekkelijk. Zorg daarom voor een gevarieerd aanbod aan looproutes. Dat biedt ruimte aan verschillende doelgroepen met verschillende wensen. Hierbij geldt wel: beperken van het aantal routes en het concentreren van voetgangers biedt meer draagvlak voor activiteiten.

En looproutes zijn breed genoeg. Liever iets breder dan te smal. Liever kronkelend dan kaarsrecht. Liever meer ruimte om te lopen dan voor de auto. Hierbij kan gedacht worden aan eenrichtingsverkeer voor de auto. Bij meer ruimte voor wandelaars kan gedacht worden aan brede stoepen. Ook zorgen bredere stoepen ervoor dat meer kinderen buiten spelen.



# Loop ik of loop ik niet?



Bron: Molster, A.L. en Schuit, S. (2013). Voetsporen rond het station, voorbeeldenboek voetgangers in de stationsomgeving. Arnhem: Molster Stedenbouw

Aan de gemeenteraad van de  
Gemeente Maashorst  
Postbus 83  
5400 AB UDEN

Zeeland, 10 januari 2024

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan "CHW Repelakker III Zeeland", tegen ontwerp besluit hogere waarde en tegen de m.e.r. aanmeldnotitie en m.e.r. beoordelingsbesluit.

Geachte leden van de raad,

Met deze brief wil ik mijn zienswijze kenbaar maken tegen bovengenoemd bestemmingsplan "CHW Repelakker III Zeeland", het ontwerp besluit hogere waarden en de m.e.r. aanmeldnotitie en m.e.r. beoordelingsbesluit.

#### **Overbelasting wegennet**

Ik woon zelf aan de Udenseweg 24 C te Zeeland. Hemelsbreed ligt dit op een redelijke afstand van het nieuw te ontwikkelen gebied. Ik ben echter van mening dat ik toch gezien kan worden als belanghebbende in deze procedure.

Mijn grootste aandachtspunt/ punt van zorg is de overbelasting van het wegennet en de toename van het aantal voertuigen/verkeersbewegingen. Met de realisatie van deze woningen neemt het aantal verkeersbewegingen significant toe. Dit geldt met name voor de Udenseweg alsook de Bergmaas. Deze toename gaat ten koste van de fysieke leefomgeving van de omwonenden. Ik licht dit verder nog toe.

Er staan nu al veelvuldig files vanaf de rotonde richting de Bergmaas. Hoe moet dit straks als er nog meer woningen gerealiseerd worden met de daarbij komende toename van verkeersbewegingen? In hoeverre wordt dan de fysieke leefomgeving van de omwonenden voldoende geborgd?

Dit is overigens niet de eerste keer dat ik me meld bij dergelijke ontwikkelingen. Bij een veelvoud aan eerder gepubliceerde plannen heb ik mijn zorgen ook al geuit. Helaas is hier tot op heden nagenoeg niets mee gedaan.

#### **MER beoordeling?**

Er worden steeds relatief kleine ontwikkelingen ter inzage gelegd. Zo geldt het voor dit plan, maar er zijn ook andere plannen gerealiseerd in Zeeland. Denk hierbij ook aan de uitbreiding van het industrieterrein en extra woningen aan de Vlasroot. Al die plannen worden steeds op het plan beoordeeld, maar nooit betrokken in het grotere geheel. Dit maakt naar mijn mening dat per plan minder kritisch gekeken wordt naar de woon en leefomgeving van de omwonenden. Echter, de plannen stapelen zich op en daarmee ook de overlast. Er rijden dermate meer voertuigen door de straten dat er ook meer overlast is van bijvoorbeeld fijnstof uitstoot. Hier wordt echter niet of zeker niet voldoende naar gekeken.

Een integraal plan, waarbij een gezond woon en leefklimaat van de omwonenden wordt onderzocht ontbreekt. Per plan klopt het dan wel misschien, maar het stapelt zich maar op.

#### **Beperking woongenot/ inbreuk fysieke leefomgeving**

Op meerdere facetten betekent een toename van het aantal verkeersbewegingen ook een grotere beperking van mijn woongenot. Ook betekent deze toename een inbreuk om de fysieke leefomgeving van mij en mijn gezinsleden. Ik licht dit nader toe.

#### **Geluidsoverlast**

Er is sprake van een continue stroom aan auto's en andere voertuigen door de straten. Het gaat dan met name om de Bergmaas en de Udenseweg. Deze voertuigen brengen geluid met zich mee. Hierbij is te denken aan draaiende motoren, optrekkende en remmende auto's, maar ook claxonneren etc. De weg is continu vol, en dit wordt alleen maar erger als er nog meer voertuigen via deze ontsluitingswegen moeten gaan.

Om het geluid te kunnen rechtvaardigen is een ontwerp besluit hogere grenswaarde genomen. Het aantal DB's wordt hiermee wederom opgehoogd naar 63 dB. In het akoestisch onderzoek kan er nog geen rekening mee worden gehouden. Dit is naar mijn optiek te vrijblijvend en zonder goede onderbouwing gedaan. Er wordt eenvoudig een verhoging voorgeschreven, zonder te kijken naar de gevolgen voor de omwonenden. Er is immers weer de mogelijkheid om meer geluid te produceren.

#### **Overlast van fijnstof**

Naast geluidsoverlast is er ook sprake van een toename van fijnstof en roetdeeltjes. Op de fruitbomen en de vruchten daarvan komen nu al vaak roetdeeltjes voor. Een onderzoek is echter tot op heden niet of niet voldoende uitgevoerd.

#### **Concluderend**

Dat er woningen moeten komen begrijp ik. Ik vraag me alleen wel af in hoeverre de omwonenden van de bestaande ontsluitingswegen nog meegenomen worden als belanghebbende in dit verhaal. Er moet voor hen toch ook een goed woon en leefklimaat geborgd worden. Hiervoor zijn passende maatregelen in onze optiek noodzakelijk.

#### **Verzoek**

Ik verzoek u gezien bovenstaande het ontwerp bestemmingsplan "CHW Repelakker III Zeeland", niet zonder meer vast te stellen maar rekening te houden met hetgeen in deze zienswijze naar voren is gebracht. Verder verzoek ik u voor onze woningen passende maatregelen te nemen zodat de overlast beperkt wordt.

Tenslotte verzoek ik u om niet steeds de grenswaarden zo maar te verhogen zodat een en ander weer passend te krijgen is. Zoals aangegeven is door een veelvoud van plannen, die ieder op zichzelf beoordeeld worden, al sprake van een grote belasting. Hier moet mijns inziens rekening mee gehouden worden.

Ik ben altijd bereid tot het geven van een nadere toelichting of reactie.

Met vriendelijke groet,



### Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Repelakker III

Hierbij dienen wij een zienswijze in, aangaande het ontwerpbestemmingsplan Repelakker III, in het bijzonder over het onderdeel "langzaam verkeer".

In het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat er op termijn noord-zuid fietsroutes worden aangelegd vanaf Repelakker III naar de bushalte Voederheil en naar de bushalte Bergmaas. Het is op het kaartje in het plan echter niet duidelijk waar die noord-zuid routes precies worden gesitueerd.

Wij willen voorstellen dat die noord-zuid fietsroutes het best kunnen worden aangelegd tussen de Bergmaas en de belendende sloot. Deze locatie geeft tevens een goede aanleiding om de Bergmaas, vanaf Repelakker III, af te waarden naar een 60 km weg.

Het is ons inziens niet wenselijk om de fietsroute-zuid door het bosje dat tussen de Bergmaas en het Buitenveld ligt aan te leggen. Dit bosje is immers een compensatiebosje dat is aangelegd ter compensatie van de aangrenzende woonwijk. Het is ook niet wenselijk om de fietsroute-zuid door de groenstrook die tussen de Bergmaas en de Kerkakkers ligt aan te leggen. Het compensatiebosje en de groenstrook vormen namelijk aan de oostzijde van de Bergmaas een ecologische noord-zuid verbindingszone, die aan de westzijde in het intensief agrarisch landschap ontbreekt. Voor veel vogels, kleine zoogdieren en vleermuizen is deze zone van cruciaal belang als verbinding tussen De Maashorst en het aan te leggen landschappelijk groen in de nieuwe wijk Repelakker III. De aanleg van een, druk bereden, fietspad zal deze ecologische functie van het aanwezige groen ernstig verstoren of zelfs teniet doen.

Met vriendelijke groet,



Geacht College,

Zeeland 16 januari 2024.

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Repelakker III

Zoals bekend vertegenwoordigen wij de bewoners woonachtig aan de Kerkakkers met oneven huisnummer. Sinds jaren ondervinden wij dagelijks last van het verkeer, dat overigens steeds drukker wordt en de geluidshinder die hierdoor veroorzaakt wordt. Dit is sinds de komst van het Busstation, de 60 km weg en verkeersdrempels fors toegenomen. Onlangs hebben wij namens de buurt onze zorgen uitgesproken mbt een aan te leggen fietspad vanaf Repelakker naar het Busstation. Dit zou gesitueerd worden achter onze woningen. Gelet op de gevolgen van een fietspad achter onze woningen hebben wij hiervoor een alternatief plan gepresenteerd. Het plan op hoofdlijnen betreft: geen fietspad en gebruik bestaande route van paden en wegen, realiseer geluidsschermen of een geluidswal en verwijder de aanwezige verkeersdrempels. Aangezien antwoorden uitblijven zijn wij bezorgd geraakt en vrezen dat wederom aandacht voor onze problematiek afneemt. De ontwikkeling van Repelakker 3 heeft onoverkomelijk consequenties voor wijken die erom heen gelegen zijn. Wij zijn bezorgd en willen serieus genomen worden en een oplossing voor de problematiek zoals gemeld. Ook willen wij voorkomen dat wij straks opnieuw voor verrassingen komen te staan als gevolg van Repelakker.

Dit is de reden dat wij namens de bewoners van de bewoners van de Kerkakkers met een oneven huisnummer een zienswijze indienen, aangaande het ontwerpbestemmingsplan Repelakker III, in het bijzonder over het onderdeel "langzaam verkeer".

In het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat er op termijn noord-zuid fietsroutes worden aangelegd vanaf Repelakker III naar de bushalte Voederheil en naar de bushalte Bergmaas. Het is op het kaartje in het plan echter niet duidelijk waar die noord-zuid routes precies worden gesitueerd. Wij willen u voorstellen dat die noord-zuid fietsroutes worden aangelegd op bestaande paden en wegen. Indien een geluidswal niet wordt aangelegd dan tussen de Bergmaas en de belendende sloot. Deze locatie geeft tevens een goede aanleiding om de Bergmaas, vanaf Repelakker III, af te waarden naar een 60 km weg. Het is ons inziens niet wenselijk om de fietsroute-zuid door het bosje dat tussen de Bergmaas en het Buitenveld ligt aan te leggen. Dit bosje is immers een compensatiebosje dat is aangelegd ter compensatie van de aangrenzende woonwijk. Het is ook niet wenselijk om de fietsroute-zuid door de groenstrook die tussen de Bergmaas en de Kerkakkers ligt aan te leggen. Het compensatiebosje en de groenstrook vormen namelijk aan de oostzijde van de Bergmaas een ecologische noord-zuid verbindingzone, die aan de westzijde in het intensief agrarisch landschap ontbreekt. Voor veel vogels, kleine zoogdieren en vleermuizen is deze zone van cruciaal belang als verbinding tussen De Maashorst en het aan te leggen landschappelijk groen in de nieuwe wijk Repelakker III. De aanleg van een, druk bereden, fietspad zal deze ecologische functie van het aanwezige groen ernstig verstoren of zelfs teniet doen.

Met vriendelijke groet,

Namens de bewoners Kerkakkers (oneven nr)





Beste,

Betreft: Zienswijzen, Ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland',

Graag wil ik de volgende punten onder u aandacht brengen. Deze punten zijn door mij de afgelopen jaren meerdere malen naar voren gebracht (in gesprek met de gemeente 15 februari 2022, in diverse e-mails aan medewerkers en afdeling ruimte van de gemeente Maashorst, enquête en een brief aan de gemeenteraad van 2 november 2022).

- Al meer dan 40 jaar genieten wij van vrij uitzicht. Vanuit de woonkamer kijkend door de tuin, 800 meter vrij uitzicht tot aan de rotonde van de Voederheil. Bij de aanleg van de tuin is rekening gehouden met dit vrije uitzicht vanuit de woonkamer. Uniek om in een woonwijk te wonen, waarbij achter het huis dit vrije uitzicht is. De vergezichten over de weilanden verdwijnen voorgoed uit onze woonkamer. Hier is geen rekening mee gehouden in het ontwerpbestemmingsplan.
- Gemeente is niet ingegaan op het verzoek om in gesprek te komen over het verlies van dit vrij uitzicht. Hieronder enkele punten die eerder al zijn ingebracht als mogelijk alternatief. Deze eerder ingebrachte punten worden niet herkend in het ontwerpbestemmingsplan. .
- In het concept masterplan is een fietspad ingetekend tussen de Bergmaas en twee tuinen behorend tot twee huizen aan het Noordveld. Er is geen overeenkomst tussen de gemeente en deze bewoners. Bewoners hebben een mogelijke oplossingsrichting aangedragen. De gemeente heeft geen concreet voorstel gedaan nog een inhoudelijk reactie hierop gegeven. Deze verbinding is te zien in, "participatieverslag Repelakker III van 26 juli 2022 pagina 35 en in het concept masterplan. In het visiedocument op pagina 19 wordt genoemd "Er is dan ook de wens uitgesproken door gemeente en omwonenden om alternatieve noord-zuid verbindingen voor langzaam verkeer in het nieuwe plan Repelakker III op te nemen. "
- Aangedragen oplossing zou kunnen voorzien in:
  - De Gemeente Maashorst, krijgt de mogelijkheid om de nieuwe woonwijk Repelakker 3 te verbinden met de ruim 13.000 m2 recreatieve groene zone gelegen tussen Bergmaas en woonwijk de velden.
  - Het realiseren van een direct fiets / wandel pad tussen Repelakker 3 en de centrale bushalte (aan de Bergmaas) in Zeeland wordt mogelijk. Het directe fiets/ wandel pad geeft ook een kortere route vanuit Repelakker 3 naar Uden en het natuurgebied de Maashorst.
  - Tevens zal de (toch al drukke) Kerkstraat (deels) ontzien worden van wandelaars en fietsers, die gebruik gaan maken van deze verbinding .
  - Realiseren van woning(en) voor starter(s) op woningmarkt (waaronder zelf bouwen door geboren en getogen Zeelander) aan de rand van het zuidelijk deel van plan gebied.(deels op eigen grond) Aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan om bebouwing mogelijk te maken.
  - Toekomst bestendig bouwen (gepensioneerd echtpaar) aan de rand van het zuidelijk deel van plan gebied.(deels op eigen grond). Aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan om bebouwing mogelijk te maken.
  - Vrijkomen op de woning markt van ruime gezinswoning (doorstroming op de woning markt).
  - Meerdere malen is aangegeven dat achter de grootste tuin van het Noordveld grenzend aan de Repelakker 3 geen sloot wenselijk is. Hierbij is aangedragen dat de sloot langs de Bergmaas voornamelijk droog staat en honderden bomen in de afgelopen tientallen jaren zijn verdroogt. Verzocht wordt om deze tuin te verbinden met het stratenplan.
- Breuklijn zoals aangegeven door andere partijen ligt niet op de ingetekende lijn op het concept Masterplan. Bodem monsters hebben dit aangetoond. Op merkelijk is dat in het

visiedocument wordt genoemd dat “Het breuklijnen- en wijstonderzoek ... geen aanleiding om in het plan rekening te houden met breuklijnen” maar toch op de “vermoedelijke ligging” “geen bebouwing zal komen” is erg opmerkelijk. Er wordt geen onderbouwing gegeven voor de juistheid van de bepaling van de “vermoedelijke ligging” in het ontwerpbestemmingsplan. De onderbouwing en aangedragen informatie door mij (email 18 maart 2022, betreffende sondering en fundering onderzoek 29 januari 1979) over de werkelijk ligging van de breuklijn zijn niet meegenomen het ontwerpbestemmingsplan.

- In CHW bestemmingsplan-Repelakker III, is het kader van het plan gebied niet gelijk aan de kader van “Regeling van de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 3 juni 2022 tot wijziging en aanvulling van de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet (Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet (vijftiende tranche)), BIJLAGE 87 BIJ REGELING UITVOERING CRISIS- EN HERSTELWET Kaart Maashorst, Repelakker III”.
  - Zo is op de website ruimtelijkeplannen.nl te zien op de kaart dat aan de zuid zijde van Repelakker III geen verbinding wordt gerealiseerd met de groenvoorziening gelegen tussen de Bergmaas en de velden en met de verder op gelegen bushalte aan de Bergmaas.
  - Op pagina 12 van gebied visie wordt genoemd: “ Voor de realisatie wordt een fasering toegepast, fase 1 (zuid) en fase 2 (noord).
  - In “Bijlage 87 is de zuidelijke verbinding wel zien.
  - De verbinding (en meest zuidelijke deel van het plangebied) is te zien op pagina 8 van het visiedocument, en op diverse andere kaarten in het visiedocument.
  - In de onderzoeksrapporten ten behoeven van het bestemmingsplan-Reppelakker III is het meest zuidelijke deel niet geheel mee genomen in de betreffende onderzoeken.
  - Het is niet duidelijk of het meest zuidelijke deel in “Bijlage 87” behoort tot fase 1 (zuid) zoals genoemd in CHW bestemmingsplan-Reppelakker III.
  - Verzoek tot herbegrenzing inzaken Interim omgevingsverordening Noord-Brabant voor het plan CHW Bestemmingsplan-Repelakker III, met inachtneming van het meest zuidelijke deel van het plangebied Reppelakker III gelegen tussen de Bergmaas en de velden (Noordveld, Buitenveld, Kerkackers)

Met vriendelijke groet,







## AANGETEKEND

Gemeenteraad  
van de gemeente Maashorst  
Postbus 83  
5400 AB UDEN

ARAG SE Nederland

Postbus 230  
3830 AE Leusden  
Kastanjelaan 2  
3833 AN Leusden  
T (033) 4342342  
F (033) 4342300  
www.arag.nl

Tevens per e-mail: [info@gemeentemaashorst.nl](mailto:info@gemeentemaashorst.nl) (zonder bijlagen)

Datum 16 januari 2024  
Ons kenmerk 00602216  
Uw kenmerk  
Onderwerp Zienswijze

Behandeld door [REDACTED]  
Telefoonnummer [REDACTED]  
Faxnummer (0475) 473 740  
E-mail [REDACTED]

Geachte Raad,

Hierbij dien ik namens de [REDACTED], wonende aan [REDACTED], een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland', ontwerp besluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit', welk ontwerp tot en met 17 januari 2024 ter inzage ligt.

Cliënten kunnen zich niet geheel verenigen met het onderhavige ontwerpplan. Onderstaand de bezwaren van cliënten.

Voor de inhoudelijke bezwaren van cliënten wordt in de eerste plaats verwezen naar de bezwaarpunten opgenomen in de door belangengroep Repelakker-Noordveld ingediende zienswijze; deze treft u als **bijlage 1** aan. De inhoud hiervan dient als woordelijk herhaald en ingelast te worden beschouwd. Voor een goed begrip van de bezwaren van cliënten wordt tevens verwezen naar de aan Uw Commissie Ruimte Economie en Financiën toegestuurde reactienota en inspraakreactie d.d. 19 september 2023 (**bijlage 2 en 3**); ook deze bijlagen dienen als woordelijk herhaald en ingelast te worden beschouwd.

In aanvulling op bovenstaande wordt opgemerkt dat, zoals u uit bovengenoemde stukken hebt kunnen opmaken, de ontsluiting van de voorziene woningen een belangrijk bezwaarpunt is van cliënten.

Wat betreft het aspect 'Verkeer' wordt in paragraaf 5.6.1 van de toelichting bij het ontwerpplan opgemerkt:

*Dit betekent dat de verkeersmodelstudie geactualiseerd dient te worden en er nu geen precieze cijfers van de extra verkeersbewegingen op de diverse wegen kunnen worden gegeven.*

*De actualisatie van de verkeersmodelstudie, waarbij de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven, zal in overleg met de omwonenden plaatsvinden.*



*Aan de hand van de nieuwe verkeersmodelstudie zal bij de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie naar een stedenbouwkundig plan ook de interne verkeersstructuur verder worden uitgewerkt, waarbij een evenwichtige verdeling van het interne verkeer binnen de wijk, maar bovenal ook de aansluiting op de bestaande wegen een belangrijk aspect is. Deze uitwerking zal in samenspraak met de omgeving worden opgepakt.*

Gezien bovenstaande kan niet anders worden geconcludeerd dat de uitvoerbaarheid van de ontsluiting van de voorziene woningen in het geheel niet is gewaarborgd. Als gevolg hiervan is strijd met het (per 1 januari 2024 vervallen) artikel 3.1.6 ond f van het Besluit ruimtelijke ordening welke luidt:

#### *Artikel 3.1.6*

- *1 Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd:*
  - *a. een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;*
  - *;*
  - *f. de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.*

Opgemerkt wordt hierover nog dat, zeker gezien de aard van de onderhavige ontwikkeling zijnde een zeer groot aantal woningen met de hiermee samenhangende toename aan verkeersbewegingen, de planologische inpassing van de ontsluiting van deze woningen niet 'los gekoppeld' kan worden. In het kader van de uitvoerbaarheid van de voorziene woningbouw is, zeker ook gezien de belangen van omwonenden (waaronder cliënten), *vooraf* duidelijkheid over de verkeersafwikkeling vereist.

In -de toelichting behorend bij- het onderhavige ontwerpplan wordt opgemerkt dat sprake is van een zogeheten 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte c.q. globaal bestemmingsplan', dit op basis van de Crisis- en herstelwet (Chw). Hiertoe als volgt.

Het is juist dat op basis van de Chw het mogelijk is om een bestemmingsplan op te stellen met de juridische basis voor een plan met een globaal karakter. Echter dit globale karakter is niet onbegrensd. Van belang is dat vastgesteld moet kunnen worden dat zich geen omstandigheden voordoen op grond waarvan het op voorhand aannemelijk is dat de ontwikkeling die in het omgevingsplan is voorzien niet kan worden gerealiseerd. De verbeelding en planregels dienen voldoende inzicht te bieden in de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het plan, dit vanwege de rechtszekerheid -ook- voor omwonenden van het plangebied. In casu is in het geheel niets geregeld wat betreft de verkeersafwikkeling, er is in het geheel geen inzicht in hoe de ontsluiting toekomstig zal worden voorzien. Het in het geheel doorschuiven van dit verkeersaspect, welk natuurlijk van groot belang is gezien de voorziene ontwikkeling van vele woningen (met veel verkeersbewegingen) is in strijd met de rechtszekerheid.

#### **Conclusie**

Namens cliënten verzoek ik u het onderhavige ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland', ontwerp besluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit niet vast te stellen.



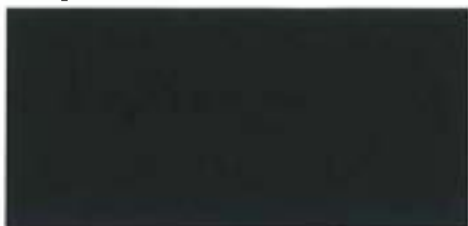
Pagina

3 van 4

Onderwerp

Zienswijze

Hoogachtend,



jurist bestuurs- en fiscaalrecht



## BIJLAGE 1

**Aan de gemeenteraad van Maashorst**

**Postbus 83**

**5400 AB Uden**

Zeeland, 14 januari 2024.

*Betreft: zienswijze Ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland'*

Geachte raad,

Hierbij dien ik (dienen wij) een zienswijze in over het Ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland'. Over de inhoud van deze zienswijze heeft vooraf afstemming plaatsgevonden tussen vele buurtbewoners van Repelakker 1 en 2 en Noordveld, die zich gezamenlijk hebben verenigd in de Belangengroep Repelakker-Noordveld. Deze zienswijze wordt daarom ook ondertekend door andere buurtbewoners.

De belangengroep Repelakker-Noordveld is graag bereid om over deze zienswijze in gesprek te gaan.

#### **1. Verkeer (algemeen):**

In onze zienswijze leggen we natuurlijk eerst de nadruk op het punt dat voor onze buurt verreweg het belangrijkste is, namelijk verkeer. De zorgen in onze buurt over dat onderwerp zijn namelijk groot. Veel buurtbewoners staan in beginsel best positief tegenover de plannen om Repelakker uit te breiden, want we zien ook dat woningbouw in Zeeland nodig is. Maar we realiseren ons tegelijk zeer goed dat deze uitbreidingsplannen enorm zijn, ook in vergelijking met eerdere plannen. Uiteindelijk zal de wijk Repelakker uitgebreid worden met circa 380 woningen, dit betreft een uitbreiding van het dorp Zeeland met circa 14 %, waarvan in fase 1, 200 woningen (bijna 7%). De gevolgen daarvan moeten niet worden onderschat en het geheel, moet daarom vooraf echt goed doordacht zijn. Dit geldt zeker ook voor de ontsluiting en verkeerskundige gevolgen van deze plannen voor de bestaande wijk Repelakker 1 en 2 en Noordveld. We vragen u daarom om in het definitieve bestemmingsplan, op basis van een deugdelijk verkeersonderzoek, alsnog volledige duidelijkheid te geven over de definitieve wijze van ontsluiting, en de verkeerskundige gevolgen daarvan voor onze wijk (en de omgeving) moeten dan volledig helder zijn. *Daarbij is onze inzet dat sluijverkeer, onnodige drukte en gevaarlijke situaties in de wijk absoluut voorkomen moeten worden.* Dat is namelijk het primaire belang van onze wijk waar wij voor strijden. Er spelen nu dagelijks veel jonge kinderen in onze wijk. In de variant die nu is uitgewerkt, waarbij de Vaandriglaan wordt gebruikt als ontsluitingsweg, vrezen wij dat sprake zal zijn van zeer veel (sluij)verkeer, wat onvermijdelijk tot gevaarlijke situaties zal leiden. Ook wordt veel overlast verwacht ten gevolge van de te verwachten drukte op de Vaandriglaan, die uiteindelijk vergelijkbaar zal zijn met de drukte op de Kerkstraat nu, maar dat dwars door een jonge woonwijk.

We vragen u om de belangengroep Repelakker-Noordveld nauw te betrekken en samen met hen toe te werken naar een definitief bestemmingsplan met een ontsluitingsvariant, die wél kan rekenen op draagvlak bij de belangengroep en de wijk.

Helaas vinden wij dat - tot nu toe - nog onvoldoende is nagedacht over de beoogde ontsluiting en verkeerskundige gevolgen daarvan. De gemeente lijkt dat gelukkig zelf ook te erkennen, omdat in het

ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de verkeersmodelstudie nog geactualiseerd dient te worden en dat daarna een stedenbouwkundig plan over de interne verkeersstructuur wordt uitgewerkt. Hoewel deze geactualiseerde verkeersmodelstudie nog niet aanwezig is, lezen we in het ontwerpbestemmingsplan dat een rotonde op de Bergmaas nog steeds het uitgangspunt voor de gemeente. Wij vinden het niet correct dat, zonder geactualiseerde verkeersstudie, al vooraf voor dat uitgangspunt wordt gekozen. Daarom vragen we u om in de verkeersstudie nadrukkelijk ook andere varianten, (dus ook varianten waarbij niet, of niet meteen, een rotonde wordt aangelegd) mee te nemen in het verkeersvariantenonderzoek.

Ook de fasering die nu is opgenomen in de plannen leidt – indien de gemeente daar strikt aan vast zou houden – tot beperkingen in de mogelijke opties die er zijn om te onderzoeken wat de beste verkeerskundige oplossing is. En daardoor mist u (mogelijk onbedoeld) een kans om te kiezen voor een ontsluitingsvariant waar ook draagvlak voor kan ontstaan bij de belangengroep en in onze wijk. Dat is een van de redenen dat we nog niet kunnen instemmen met de fasering die nu in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. De keuze voor deze fasering mag er namelijk niet toe leiden dat daardoor voor een slechtere (of minder optimale) ontsluitingsoptie, of verkeerskundige oplossing wordt gekozen, dan mogelijk zou zijn bij een andere fasering. Nadrukkelijk vragen we u daarom om ook verkeerskundige varianten die (deels) buiten het (huidige voorziene) plangebied voor fase 1 liggen mee te nemen in het verkeerskundig onderzoek, bijvoorbeeld de suggesties die inmiddels zijn voorgesteld door de Belangengroep Repelakker-Noordveld. Dan moet er dus wel de bereidheid zijn om bepaalde ontsluitingswegen ook aan te leggen als die over gronden liggen die in de huidige plannen nog geen onderdeel uitmaken van fase 1.

In het bijzonder willen de aandacht vestigen op een eerder met de projectleider gedeelde notitie van de Belangengroep Repelakker van december 2023 (zie bijlage 1) waarin de belangengroep Repelakker-Noordveld vraagt om 5 varianten mee te nemen in het verkeersonderzoek. De inhoud daarvan kunt u hier als ingelast beschouwen. Alle varianten die we noemen in deze brief zijn interessant om serieus uit te werken en zouden – bij een goede verkeerskundige uitwerking – mogelijk kunnen leiden tot het wegnemen van onze zorgen over het verkeer en daarmee tot draagvlak in onze wijk voor de voorziene ontwikkelingen. We hopen zo ontzettend dat de gemeente daar alsnog voor wil gaan! En daarmee bedoelen we dat de belangengroep niet alleen 'formeel' geraadpleegd wordt, maar dat er ook echt gestreefd wordt naar het, samen met de belangengroep, zoeken naar oplossingen die ook op begrip en steun van de buurtbewoners kunnen rekenen. Sowieso vinden wij dat, als het definitieve bestemmingsplan gereed is, er volledige helderheid moet bestaan over op welke wijze de ontsluiting plaats zal vinden. Wij zijn er van overtuigd dat, als er een oplossing is gevonden die kan rekenen op steun in de wijk, dit ook echt kan zorgen dat buurtbewoners zich gehoord voelen en niet gaan procederen.

*Overige opmerkingen m.b.t. verkeer:*

- In paragraaf 8.2.1 en het participatieverslag (bijlage 20) is toegelicht wat er, op basis van de input in het participatieverslag, is gewijzigd in de definitieve gebiedsvisie (en nu ook in het ontwerpbestemmingsplan). Op pagina 34 van deze bijlage is hierover opgemerkt: *“De ontsluiting tussen Repelakker III en I-II loopt niet meer via de Hellebaardlaan, maar nu via de Vaandriglaan, die wordt doorgetrokken richting Repelakker II”.*

Tijdens het participatietraject was iedereen inderdaad zeer negatief over het idee om het verkeer dwars door de bestaande wijk te leiden. We zijn daarom blij dat dit is aangepast. Tot onze grote verbazing begrepen we onlangs dat de gemeente deze oude ontsluitingsoptie nu toch alsnog wil meenemen als een van de varianten in het verkeersonderzoek. Het mag duidelijk zijn dat we daar zeker niet mee kunnen instemmen. Je moet de problemen van het vele (sluip)verkeer dat te verwachten is niet afwentelen op nog meer straten (en buurtbewoners) in Repelakker 1 en 2. Dat zijn smalle straten die daar (door nauwe bochten

en veel aangrenzende huizen) ook totaal niet opgericht zijn. Ook zijn dit juist de straten waar elke dag veel kinderen nu zelfstandig van en naar school lopen. Mogen wij erop vertrouwen dat de gemeente woord houdt, en rekening houdt met datgene wat in het participatietraject naar voren is gekomen en deze variant – die de plannen alleen maar nog erger zou maken voor onze buurt - definitief laat vervallen en niet meeneemt in het uit te voeren verkeersonderzoek?

- In de paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) wordt verwezen naar de verkeersmodelstudie voor autonome groei en ontwikkeling, opgesteld door Megaborn (bijlage 8). Dit betreft echter niet de meest actuele versie van dit verkeersonderzoek. Er is namelijk een definitieve versie, gedateerd 27 oktober 2021 (versie d2.0). Daarnaast schort er veel aan dit verkeerskundig onderzoek. Dit werd ook door de gemeenteraad indirect erkend, omdat de raad de gebiedsvisie heeft vastgesteld zonder het onderdeel verkeer. Immers is in het raadsbesluit van 28 september 2023 aangegeven dat 'alles omtrent verkeer nog vrij is'. Een verwijzing naar dit onderzoek dient dan ook te worden verwijderd, en mag in elk geval zeker niet meer terugkomen in het definitieve bestemmingsplan.
- Daarnaast is door de Belangengroep Repelakker al diverse malen aangekaart dat dit verkeersonderzoek vele fouten bevat. In bijlage 2 is de onderbouwing van dit standpunt (brief van 7 december 2021) bijgevoegd. Daarbij is in het raadsbesluit de volgende verplichting voor de gemeente opgenomen: "Verkeer dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland", wat tot op heden niet is gebeurd.
- In de periode tussen december 2021 en december 2023 is nog geen invulling gegeven aan een nieuw verkeersonderzoek. Hierbij heeft de actualiteit het verkeersonderzoek inmiddels ook ingehaald. De gemeente Maashorst is gestart met het uitwerken van de plannen voor de weg Voederheil. Deze weg is in het verkeersonderzoek aangeduid als een Erftoegangsweg (ETW BiBeKo, lees: 30km/uur). In de nieuwe plannen voor deze weg wordt de weg beschouwd als een Gebiedsontsluitingsweg (GOW BiBeKo, lees: 50km/uur). Dit heeft een impact op de functie, gebruik en capaciteit van deze weg, omdat het nu wellicht een betere optie is dan voorheen om (ook) te ontsluiten op Voederheil nu die is aangemerkt als een ETW BiBeKo. Dit heeft ook weer gevolgen voor de mogelijke ontsluitingsopties van onderhavige planontwikkeling. Zoals in het raadsbesluit is vastgelegd, moet het geheel alsnog in samenhang met andere ontwikkelingen worden gezien. Dat is helaas nog niet gebeurd.
- De paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) dient, in de definitieve versie aangepast te worden, waarbij alle uitwerkingen die nu nog gekoppeld zijn aan het niet actuele verkeersonderzoek (2021) worden verwijderd, in lijn met het raadsbesluit van 28 september 2023. Ook de stelling dat de rotonde op de Bergmaas voor ontsluiting van het plangebied nog steeds uitgangspunt is moet om deze reden worden verwijderd.
- In de paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) wordt nu nog gesteld: "*De actualisatie van de verkeersmodelstudie, waarbij de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven, zal in overleg met omwonenden plaatsvinden*". In een definitieve versie van het bestemmingsplan dient een uitwerking te worden opgenomen op basis van een actueel verkeersonderzoek, waarbij wij nadrukkelijk vragen ook op in te gaan op het standpunt van de Belangengroep Repelakker-Noordveld. Wij hopen dat dan sprake zal zijn van een gedeeld standpunt over wat de beste ontsluitingsoptie is.

- In de paragraaf Analyse van de toelichting (paragraaf 5.7.2) wordt het volgende gesteld: *“door het op dit moment alleen mogelijk maken fase 1 van Repelakker III is het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek niet meer representatief”*. We kunnen ons volledig vinden in deze opmerking. Alle verwijzingen of uitgangspunten/kaders die zijn gekoppeld aan dit verouderde en incorrecte verkeersonderzoek in het ontwerpbestemmingsplan dienen dan ook te worden verwijderd/aangepast in een definitieve versie. Een nieuw verkeersonderzoek in combinatie met de juiste uitgangspunten en waarbij alle ontwikkelingen in acht worden genomen (zoals toegezegd in het raadsbesluit van 28 september 2023) is de enige oplossing.
- In de paragraaf Kernkwaliteiten van de toelichting (paragraaf 3.1.1) wordt verwezen naar de gebiedsvisie (bijlage 1). Deze gebiedsvisie is in de raadsvergadering van 28 september 2023 vastgesteld. In het raadsbesluit is de volgende passage als onderdeel van de vaststelling: *“Verkeer dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland. Er ligt nog niets vast qua verkeer. Om te komen tot concrete uitwerking van het stedenbouwkundig plan en de verkeersafwikkeling zullen gesprekken met betrokkenen (inwoners en gebruikers) gevoerd worden”*. Gelet op dit besluit van de gemeenteraad, dient paragraaf 3.1.1. te worden aangepast, waar nu nog staat: *“Vanuit de mobiliteit-gedachte is het van belang dat er voor Repelakker III een auto-ontsluiting met zowel de Bergmaas als met Kerkstraat als met Repelakker I-II wordt gemaakt.”* Deze keuze loopt namelijk vooruit op de resultaten uit het verkeerskundig onderzoek, terwijl in het raadsbesluit juist is vastgesteld dat het onderdeel verkeer nog dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland.
- In de paragraaf Vlekkenplan van de toelichting (paragraaf 3.1.2) is de kaart van de Gebiedsvisie opgenomen. Hier is het volgende opgemerkt: *“De Gebiedsvisie geeft de kaders aan voor het stedenbouwkundig plan en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte”*. Dit is niet correct voor het onderdeel Verkeer. De gebiedsvisie is door de gemeenteraad namelijk vastgesteld met de opmerking *“Er ligt nog niets vast qua verkeer”* (zie eerdere opmerkingen). Deze plankaart kan dan voor het opstellen van inrichtingsplannen voor de openbare ruimte dan ook niet als kader worden gehanteerd.
- In de paragraaf Stedenbouwkundige kaders van de toelichting (paragraaf 3.1.3) onder de alinea (Langzaam) verkeer en parkeren is het volgende gesteld: *“Om het toekomstige verkeer goed af te wikkelen is spreiding van het verkeer noodzakelijk om overbelasting op een van de omliggende wegen te voorkomen. Vanuit eerder genoemd onderzoek is naar voren gekomen dat het gewenst is om de nieuwe wijk op drie plekken te verbinden met het omliggende netwerk. De ontsluiting richt zich op een aansluiting op de Bergmaas (rotonde), een aansluiting op de Kerkstraat (ter hoogte van het tankstation) en een aansluiting op Repelakker II (verlengde van de Vaandriglaan).”* Omdat de gebiedsvisie is vastgesteld met de opmerking dat ‘er nog niets vastligt qua verkeer’ kan dit niet als kader voor het autoverkeer worden gehanteerd. Uit nader verkeersonderzoek moet blijken wat de beste oplossing is voor de afwikkeling van het autoverkeer.
- In de paragraaf Stedenbouwkundige kaders van de toelichting (paragraaf 3.1.3) onder de alinea (Langzaam) verkeer en parkeren is het volgende gesteld: *“Om de centrale parkzone nog meer kwaliteit te geven is het streven om dit gebied verkeersluw te maken. Dit betekent dat er geen wegen voor gemotoriseerd verkeer lopen voor de woningen die aan dit park liggen.”*  
Dit sluit niet aan met de keuzes die zijn gemaakt in de gebiedsvisie. Hierin is namelijk het volgende opgenomen: *“Om de centrale parkzone nog meer kwaliteit te geven is het streven om dit gebied verkeersluw te maken. Dit betekent dat er geen doorlopende wegen voor*



*gemotoriseerd verkeer lopen, maar dat er voornamelijk voor bestemmingsverkeer iets wordt aangelegd"* (Gebiedsvisie paragraaf 4.4.1 Gemotoriseerd verkeer en parkeren). De Gebiedsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad en vormt de basis voor de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan. Het kader voor het (langzaam) verkeer en parkeren zoals gedefinieerd in het ontwerpbestemmingsplan moet daarmee worden aangepast conform de stelling in de gebiedsvisie en moet het uitgangspunt vormen voor de uitwerking van het thema 'verkeer'.

- In de paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt verwezen naar het verkeersonderzoek uitgevoerd door Megaborn, dat onderdeel is van de gebiedsvisie. Echter, de gebiedsvisie is in de raadsvergadering vastgesteld met de opmerking in het raadsbesluit: *"Er ligt nog niets vast qua verkeer"*. De genoemde paragraaf dient dan ook volledig te worden herschreven zonder concrete uitwerking, op basis van een verkeersonderzoek dat geactualiseerd moet zijn voor het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan. Ook de opmerking dat, vanuit dit onderzoek, naar voren is gekomen dat het gewenst is om de nieuwe wijk op drie plekken te verbinden met het omliggende netwerk is nu prematuur. Het moet immers nog nader worden uitgewerkt. Dat geldt ook voor de opmerking: *"De ontsluiting richt zich op een aansluiting op de Bergmaas (rotonde of kruising), een aansluiting op de Kerkstraat (ter hoogte van het tankstation) en een aansluiting op Repelakker II (verlengde van de Vaandriglaan)"* en de zin *"De aansluiting op de Vaandriglaan is nog wel steeds mogelijk en gewenst"*.

## 2. Fasering

In paragraaf 1.1.1 is verwoord dat dit bestemmingsplan alleen betrekking heeft op fase 1. Dit omdat de gemeente er voor kiest om de ontwikkeling gefaseerd plaats te laten vinden, waarbij de verwachting is dat de looptijd van fase 1, 10 tot 20 jaar zal zijn (par. 1.1.2). Wel is in het CHW ontwerpbestemmingsplan informatie te lezen waaruit blijkt hoe dit bestemmingsplan past binnen de totale gebiedsontwikkeling voor Repelakker 3, waarvoor in hoofdstuk 3.1.1 de gebiedsvisie is beschreven. Opmerkelijk genoeg wordt in deze gebiedsvisie voor het gehele gebied ook een te verwachten termijn van gebiedsontwikkeling genoemd van 10 tot 15 jaar. In paragraaf 3.1.2 lezen we immers: *"De te verwachten duur van de gebiedsontwikkeling ligt op minimaal 10 tot 15 jaar."*

In de paragraaf Repelakker III (fase 1) wordt dan weer het volgende gesteld: *"De totaalvisie van Repelakker III is gericht op de lange termijn planning tot circa 2050"*. Hier wordt dus gesproken over een ontwikkeling van ca. 25 jaar.

Al met al zijn dit zijn soort opmerkingen tegenstrijdig. We vragen u om dit te verduidelijken in het definitieve bestemmingsplan. Het is nu niet duidelijk wat de voorziene termijn is voor fase 1 en hoe dit zich verhoudt tot de latere fases. Dit is wel relevant om helder te hebben, ook bijvoorbeeld bij het maken van keuzes over (eventueel tijdelijke) ontsluitingsopties. Ook moet dit helder zijn in relatie tot de toepassing van een bestemmingsplan conform de Crisis- en Herstelwet (Chw).

Wij zijn overigens van mening dat een definitieve keuze over fasering pas gemaakt kan worden na afronding van het verkeerskundig onderzoek (dit is nu niet gedaan). Zoals hierboven verwoord vinden wij bijvoorbeeld dat het mogelijk moet zijn om ook in het gebied buiten fase 1 te betrekken bij het huidige plan, als dat zou leiden tot betere ontsluitingsopties (zonder sluipverkeer).

Inhoudelijk missen wij verder een heldere onderbouwing waarom er voor wordt gekozen om eerst fase 1 als gepland te ontwikkelen. In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1)

wordt het volgende gesteld: "Gezien de recente woningbouwontwikkelingen zal de ontwikkeling van Repelakker fase III gefaseerd worden uitgevoerd. De eerste fase betreft het zuidelijk deel". Er is geen onderbouwing van de recente woningbouwontwikkelingen gegeven én er is geen onderbouwing van waarom de splitsing in een zuidelijke- (fase 1) en noordelijke ontwikkeling wordt gemaakt.

Wij denken dat er planologisch betere keuzes te maken zijn voor de fasering, namelijk om eerst in het verlengde van Repelakker 2 te gaan bouwen (en zo het bestaande lint door te trekken) en daarnaast alvast de groene parkstructuur aan te leggen.

### 3. Groene parkzone:

Waar we erg positief over zijn in de plannen, is het idee van een robuuste parkzone (met veel groen en water) die een echte groene buffer vormt tussen de bestaande wijken (Repelakker 1, 2 en Noordveld) en de nieuwe wijk Repelakker 3. In het participatietraject hebben veel buurtbewoners daar al op aangedrongen en dit is nu overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Wel vinden we het belangrijk dat de gemeente in het definitieve bestemmingsplan concreter (harder) de voorwaarden vastlegt waardoor we als buurtbewoners de zekerheid hebben dat dit park daadwerkelijk gerealiseerd zal worden. Wij vragen daarom om de volgende aanpassingen door te voeren:

- Leg in het definitieve CHW-bestemmingsplan alsnog hard de kaders vast waar deze groene parkzone precies zal komen te liggen. Het CHW-bestemmingsplan kent nu veel goede bedoelingen, maar onze angst is dat in de praktijk hier van mag (en zal) worden afgeweken, waarbij de verleiding groot zal zijn om in de praktijk te kiezen om een deel van dat dat nu nog is ingetekend als groen te vervangen door bijvoorbeeld (ontsluitings-)wegen, geclusterde parkeerplaatsen. Dit is kennelijk ook toegestaan op grond van artikel 3.1.1, dan wel met een omgevingsvergunning op grond van de afwijkingsbevoegdheid.

Wij vragen daarom om in het definitieve CHW-bestemmingsplan te regelen dat er geen (of in elk geval) minder mogelijkheden zijn om af te wijken van het bestemmingsplan als dit tot gevolg heeft dat de groene parkzone (hét hart van dit plan!) daardoor wordt aangetast. Wij denken dat, als alle wijkbewoners de zekerheid hebben dat zij aangrenzend een groene (blauwe) buffer langs zich krijgen (en daarnaast de verkeerssituatie naar tevredenheid wordt geregeld), dit voor veel buurtbewoners een reden zal zijn om geen beroep in te stellen tegen het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan.

- Op sommige plekken is de groene overgangszone nu erg smal ingetekend, met name langs de huizen aan de Hellebaardlaan. Wij vragen u om overal, dus ook op deze plekken, een aanzienlijk bredere groene buffer aan te houden. We krijgen het gevoel dat, omdat dit de plek is waar waarschijnlijk als eerste gebouwd gaat worden, nu al bedacht is dat men er meer woningen wil bouwen ten koste van groen (maar dat die verleiding later op andere plekken ook aanwezig zal zijn). Dit gaat ten koste van het idee van een groene buffer en echte parkachtige omgeving over de gehele lengte.

Als buurtbewoners vinden wij het wenselijk dat **over de gehele lengte een groene parkstructuur van minimaal 50 meter diep** (tussen Repelakker 1, 2 en de nieuwe wijk) in acht wordt genomen en als groen wordt ingetekend in de verbeelding. En dan bedoelen we dus echt groen of water, zonder wegen. De huidige afstanden zijn op sommige plekken veel beperkter. Daardoor is nu op sommige plekken hoogstens sprake van een groenstrook, die niet fraai is te richten als een echt park. Zeker als die beperkte ruimte ook nog ingevuld kan worden door bijvoorbeeld wegen. Tijdens de informatieavond en de sfeerbeelden die de gemeente gebruikt in de gebiedsvisie werd de parksfeer als belangrijke waarde benadrukt en daar werden veel buurtbewoners echt enthousiast van. Onze oproep is daarom om in dit bestemmingsplan definitief de kaders vast te leggen die ervoor zorgen dat zo'n park er ook echt gaat komen, waarbij er voldoende ruimte is voor allerlei functies zoals spelen, verblijven

en (tegelijktijd) waterberging. Daarbij wijzen er nog op dat, om in tijden van zware regenval het vele water van de nieuwe wijk goed te kunnen verwerken, deze extra ruimte voor groen en water ook wenselijk, of zelfs noodzakelijk zal blijken. We willen namelijk geen last krijgen van wateroverlast ten gevolge van het bouwen van de nieuwe wijk. (Overigens zien we in bijlage 17 een ogenschijnlijk diepere groenstructuur, ten behoeve van waterberging, dat zou wel onze steun kunnen krijgen maar die zien we niet terug in de plankaart.)

- In paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt het volgende, conform de gebiedsvisie, gesteld: *“Binnen deze parkzone is ruimte voor de ontwikkeling van natuur, waterberging, recreatie en wonen. De landschapszone heeft altijd een minimale breedte van 30 meter, gemeten vanaf de huidige en toekomstige erfgrenzen (enkele overschrijdingen toegestaan). De zone is nader in te vullen met verhouding groen en blauw, mede afhankelijk van het benodigde watersysteem. Binnen de landschapszone is bestemmingsverkeer toegestaan en zijn er maximaal 4 solitaire gebouwen (stapstenen) mogelijk die geïntegreerd moeten worden in het landschap. Dit geldt ook voor het bijbehorende parkeren.”* Deze stelling is correct, echter sluit niet aan bij de bestemming “Groen” (artikel 3.1.1 beoogde bestemming groen, van de regels). Hierin staat namelijk onder lid g. het volgende ook beschreven: *“Ontsluitingsweg tussen Bergmaas en Vaandriglaan”*. Met de beschrijving in de toelichting en de vastgestelde Gebiedsvisie is dit lid strijdig. Lid g van artikel 3.1.1. beoogde bestemming Groen moet dan ook worden verwijderd. Het is niet wenselijk dat een eventuele ontsluitingsweg – als die er überhaupt al zou moeten komen op de manier zoals die nu staat ingetekend – de groene parkzone te laten doorkruisen.
- We vragen u om serieus in overweging te nemen om de volledige groene parkstructuur zo spoedig mogelijk aan te leggen, zodra het landschapsinrichtingsplan gereed is. En daarmee dus niet te wachten tot de woningbouw al (bijna) af is. De groene parkstructuur (als hart van het plan) heeft namelijk veel meer waarde (zowel voor de natuur als voor de mensen) als die al meteen in zijn geheel kan worden aangelegd. Daarom stellen we voor om in het definitieve bestemmingsplan nu al de keuze te maken om de groene parkzone over het gehele voorziene gebied waar uiteindelijk gebouwd zal worden als groen te bestemmen, dus niet alleen in fase 1. En in de verbeelding de bestemming groen dus te verbreden tot de gehele parkstructuur. Het park kun je immers het beste meteen in zijn geheel aanleggen zodat er eenheid is. En later niet de verleiding kan komen om daar toch andere keuzes in te maken.

#### **4. Overige opmerkingen groen:**

- Pal naast de Bergmaas staat nu nog geen groen ingetekend in het ontwerpbestemmingsplan. Wij vragen u om dit alsnog te doen. Een dergelijke groene buffer langs de Bergmaas loopt er nu ook langs de aangrenzende wijk De Velden en dit biedt kansen om de wandelroutes die daar zijn ontstaan (en die leiden naar de Maashorst) door te trekken in de nieuwe wijk. Bovendien kan het helpen in het kader van geluidsreductie.
- Ook vragen we u om ook ruimte voor groen en speeltuintjes te creëren in de vele nieuwe woonblokken die nu zijn ingetekend. Op Repelakker 2 is dat helaas veel te weinig gebeurd. Kleine kinderen moeten ook dichtbij hun eigen huis kunnen spelen en niet helemaal naar de parkzone of de speeltuin in Repelakker 1 moeten gaan als zij willen spelen.

#### **5. Behoud van bestaande bomen:**

In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen aandacht besteed aan het behoud van de bestaande bomen in het plangebied. Wij pleiten voor het behoud van (liefst alle) bestaande bomen en vragen u om deze in te passen in de plannen voor de wijk, in het bijzonder de

groene parkzone. Die komt ons inziens veel beter tot zijn recht als de bestaande bomen (overigens gering in aantal) daarin behouden blijven, in plaats van alleen maar nieuwe aanplant. We wijzen er bovendien op dat in het plangebied (langs de Hellebaardlaan) ook enkele zeer karakteristieke bomen aanwezig zijn waar ook in wordt gespeeld door kinderen; ze zijn dus niet alleen maar mooi, maar ook praktisch als 'speeielement'. Een van deze bomen (op de Hellebaardlaan, boomnummer 18299) is bovendien aangemerkt als monumentale boom op de kaart die hoort bij Bomenverordening Landerd en verdient daarom sowieso bescherming.

[https://bragis-def.maps.arcgis.com/apps/Embed/index.html?webmap=fb674e8f3fce4cd9b4108d1b7730fe4e&extent=5.4351,51.6163,5.9422,51.7943&zoom=true&previewImage=false&scale=true&search=true&searchextent=true&legendlayers=true&basemap\\_gallery=true&disable\\_scroll=true&theme=light#Digitale%20bomenkaart%20gemeente%20Landerd%20\(oud\)](https://bragis-def.maps.arcgis.com/apps/Embed/index.html?webmap=fb674e8f3fce4cd9b4108d1b7730fe4e&extent=5.4351,51.6163,5.9422,51.7943&zoom=true&previewImage=false&scale=true&search=true&searchextent=true&legendlayers=true&basemap_gallery=true&disable_scroll=true&theme=light#Digitale%20bomenkaart%20gemeente%20Landerd%20(oud))

## 6. Cultuurhistorische en overige waarden:

In het CHW ontwerpbestemmingsplan wordt in de toelichting (paragraaf 5.10) over cultuurhistorische waarden ten onrechte alleen aandacht besteed aan de molenbiotoop. Er wordt in het geheel geen aandacht besteed aan de omstandigheid dat het plangebied is gelegen op historische bolle akkers. Deze bolle akker-structuur is nog steeds duidelijk zichtbaar in de weilanden en is door vele eeuwen agrarisch gebruik langzaam ontstaan. In het Landschapsbeleidsplan Landerd 2013-2027 is dit gebied daarom aangeduid als 'zeer kwetsbaar'. Dit betekent dat sprake is van een *"zeer fijnmazig netwerk van landschapsstructuren welke snel verstoord kunnen worden en waarbij nieuwe ontwikkelingen zeer zorgvuldig ingepast moeten worden"* (zie p. 10). Daarom wordt als landschappelijke ontwikkeling voorzien dat de eenheid van de bolle akkers moet worden bewaard, niet beplant en *"niet bebouwen"* (!), p. 26.

In het ontwerpbestemmingsplan is niet verwoord hoe hiermee rekening wordt gehouden in de planologische uitwerking. In het definitieve bestemmingsplan moet alsnog gemotiveerd worden of het wel verantwoord is om dit gebied, ondanks de ook door de gemeente in haar eigen beleid erkende evidente cultuurhistorische waarde, alsnog volledig te gaan bebouwen, en zo ja, of/hoe daarbij nog rekening kan worden gehouden met het behoud van de historische bolle akker-structuur in het gebied.

## 7. Toegestane bouwhoogtes:

Wij hebben ernstige bezwaren tegen de mogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan (regels, par. 4.2.2 hoofdgebouwen) biedt om bouwhoogtes van 3, 4 of (volgens de toelichting in fase 2 mogelijk) zelfs 5 bouwlagen toe te staan. Dit past niet binnen het dorps karakter van Zeeland en we zien ook oprecht de noodzaak niet, nu er mede door dit ontwerpbestemmingsplan al zo enorm veel woningen toegevoegd kunnen gaan worden aan de woningvoorraad in Zeeland.

Eigenlijk vinden we het ook niet passend, als we kijken naar de toelichting die in het ontwerpbestemmingsplan zelf wordt gebruikt.

Zo wordt in de paragraaf *Bebouwing en functies* van de toelichting (paragraaf 2.2.1) over de 'skyline van Zeeland'. Hierbij wordt gesteld dat: *"Door deze zichtlijn in het nieuwe plan op te pakken blijft het dorpse karakter behouden en heb je straks direct het gevoel dat je in Zeeland bent."* Ook wordt de dorpse ambitie nogmaals benoemd in de paragraaf *Kernkwaliteiten* (paragraaf 3.1.1) onder de alinea 'Dorps Wonen'. Hier wordt gesteld: *"Ambitie: Dorpse sfeer in nieuwe wijk met een diversiteit aan woningtypes, intieme plekken, kleinschaligheid en wonen aan het groen. Aspecten: woonstraten en bouwhoogtes."*

Ook in de paragraaf Vlekkenplan (paragraaf 3.1.2) wordt onder punt 2 (ruimtelijk kader Afronden Repelakker I-II en nieuw dorps wonen in Repelakker III) het volgende gesteld: *“Er wordt hier een kleinschalige dorpse sfeer nagestreefd door meer hoekverdraaiingen in de straten aan te brengen en lange doorzichten te vermijden. Zo ontstaan er meer intieme woonstraten die vervolgens op de grotere gemeenschappelijke groene zones uitkomen.”*

Ook in de paragraaf Stedenbouwkundige kaders (paragraaf 3.1.3) wordt nogmaals het dorpse karakter benadrukt: *“Met de ontwikkeling van Repelakker III wordt ingezet op een dorpse sfeer”.*

We willen u er op wijzen dat er in heel het dorp Zeeland nu slechts 6 gebouwen met 3 volledige bouwlagen zijn. 5 daarvan hebben een (deels) publieke functie. Al deze gebouwen liggen in de kern van Zeeland. Dit zijn:

- o De Garf (combinatie van publieke functie voor ontmoeten) met bovenliggend woningen (3 volledige bouwlagen)
- o Appartementen aan de Kerkstraat (Kerkstraat 37 en direct aanliggend) (3 volledige bouwlagen)
- o Zorgcomplex Compostella (3 volledige bouwlagen)
- o Voormalig gemeentehuis gemeente Landerd (3 volledige bouwlagen met een kapconstructie)
- o Nieuwe sporthal onderdeel van het Dorpshuis.
- o In aanbouw zijnde appartementen aan de achterzijde van het nieuwe Dorpshuis.

In strijd met bovengenoemde principes die de waarde van een dorps karakter benadrukken, lezen we in de paragraaf Stedenbouwkundige kaders (paragraaf 3.1.3) onder de alinea Bouwhoogtes: *“Aan de zijde van de Bergmaas is het mogelijk gewenst om vanwege de geluidsbelasting te kiezen voor drie volle bouwlagen met accenten van vier lagen. Ook hier geldt dat accenten middels een hogere bouwhoogte of een volledige derde/vierde bouwlaag met platdak kan worden bereikt.”*

En in de plankaart behorende bij de bouwhoogtes worden zelfs objecten benoemd met 4-5 bouwlagen (inclusief kap of plat)! Deze afwijking van bouwhoogtes (die deels ook nog verhoogd worden gebouwd, namelijk op een terp) sluit totaal niet aan bij de eerder beschreven ambities over het behoud van het dorpse karakter in Repelakker 3.

Wij vinden dergelijke bouwhoogtes absoluut niet passend in een dorpse woonwijk. Als al sprake is van een behoefte aan dergelijke appartementencomplexen (bijvoorbeeld bij ouderen), dan zou je die in het centrum van Zeeland moeten willen positioneren vanwege de nabijheid van voorzieningen in het centrum. We vragen u daarom om in de regels en toelichting van het bestemmingsplan deze mogelijkheden te verwijderen. En voor de bouwhoogtes volledig uit te gaan van datgene wat nu ook is toegestaan in Repelakker 1 en 2.

Wij verzetten ons in elk geval sterk tegen de toegestane hoogtes in gebieden die aangrenzend zijn aan de bestaande wijken en voorzien zeker procedures als dit wordt doorgezet, vanwege gevreesde inkijk en het wegnemen van uitzicht.

#### **8. Ladderbeoordeling is onzorgvuldig uitgevoerd; woningbouwbehoefte**

In artikel 4.1 toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de ontwikkeling kan worden beschouwd als *binnen bestaand stedelijk gebied*. Deze motivering, gebaseerd op een juridisch advies, kunnen wij niet volgen. Het is ons inziens een doel-redenering die in strijd is met het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel. En daarom in het definitieve bestemmingsplan aangepast moet worden.

Ter onderbouwing verwijzen wij naar (zoals keurig omschreven in het juridisch advies van Poelman Van den Broek) de lijn van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State:

*“De beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro, kan worden aangemerkt, hangt volgens de Nota van toelichting 2017) af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving. Bij de beantwoording van deze vraag dient volgens de jurisprudentie van de Afdeling te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied reeds een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied op grond van het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”.*

En,

*“Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing niet mogelijk maakt, of het gebied niet als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, omstandigheden als bijvoorbeeld de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg, de aanduiding van het plangebied in de toepasselijke provinciale verordening als bestaand stedelijk gebied en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan kunnen afdoen dat het plangebied niet voldoet aan de eisen die artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef onder h, van het Bro stelt om als bestaand stedelijk gebied te kunnen worden aangemerkt.”*

Welnu, dit is exact de situatie die hier aan de orde is. In het huidige bestemmingsplan kent het plangebied de bestemming *Agrarisch – 2*. Daarmee is slechts bedoeld dat in dergelijke gebieden, naast de agrarische bestemming, via omgevingsvergunningen, door af te wijken van de gebruiksregels en bouwregels en wijzigingsbevoegdheden aan agrarische bedrijven soms mogelijkheden worden geboden voor de ontwikkeling van nevenactiviteiten. Het is dus zeker *niet* zo dat in het huidige bestemmingsplan al sprake zou zijn van een ruime bestemming waarin woningbouw, (laat staan “een zodanig samenstel van bebouwing” als nu is voorzien in de plannen) mogelijk zou maken. Evenmin kan worden volgehouden dat op dit moment al sprake is van ‘bestaand stedelijk gebied’, aangezien het gebied in het huidige bestemmingsplan als *Agrarisch – 2* is getypeerd en dus evident niet kan worden beschouwd als *“bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”*. In normale mensentaal; het is voor iedereen nu duidelijk waar de woonwijk eindigt en waar de agrarische bestemming (weilanden/agrarische gewassen) begint. En ook het feit dat – zoals eerder aangekaart – de gemeente Landerd het gebied eerder, in het Landschapsbeleidsplan Landerd, als zeer kwetsbaar aanduidde – en bebouwing in dit gebied daarom niet gewenst acht – maakt duidelijk dat zeker geen sprake is van bestaand stedelijk gebied.

Vervolgens is de lijn van de Afdeling dat omstandigheden als de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing of ingesloten door weg en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan kunnen afdoen dat een plangebied NIET voldoet aan de eisen die gelden voor bestaand stedelijk gebied. Dit betekent ons inziens dat in deze situatie op grond van de ‘ladder-beoordeling’ slechts één conclusie mogelijk is, namelijk dat GEEN sprake is van bestaand stedelijk gebied. En dat in de toelichting van het definitieve bestemmingsplan alsnog een deugdelijke motivering zal moeten worden opgenomen waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied van Zeeland/Maashorst in de behoefte aan woningbouw kan worden voorzien

In artikel 4.1.3 van de toelichting wordt wel gesteld dat (elders) binnen het bestaand stedelijk gebied geen mogelijkheid is de woningen waarop behoefte is te realiseren, maar dit wordt totaal niet onderbouwd. Dit moet dus alsnog gebeuren. Onze conclusie is dat het initiatief met de huidige beperkte motivering niet voldoet aan het Besluit ruimtelijke ordening, voor wat betreft het aspect Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Daarbij merken we op dat, op pagina 9 van het juridische advies, wordt gesteld dat in het centrum geen ruimte zou zijn voor grondgebonden woningen, maar alleen voor appartementen. Dit wordt niet onderbouwd; en wij vragen ons zeer af of dit correct is, wanneer ook rekening wordt gehouden met locaties die daar nog ontwikkeld kunnen worden zoals op de plek van (en achter) de Garf en het gemeentehuis. Overigens wordt ook in de plannen voor Repelakker 3 rekening gehouden met de bouw van appartementen, zelfs met 3 tot 5 bouwlagen zoals hierboven besproken. Aangezien daar wel veel mogelijkheden voor aanwezig zijn en komen in het centrum, vinden wij dat dergelijke complexen niet thuis horen in Repelakker 3.

In het verlengde hiervan merken we op dat, in de paragraaf Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering van de toelichting (paragraaf 4.2.3) wordt aangegeven dat de Provincie een indicatie heeft gemaakt van de verwachte toename van de woningvoorraad. In de gepubliceerde tabel is een toename van het aantal woningen tussen 2020 en 2030 gesteld op 475 woningen. De feitelijke woningvoorraad van de gemeente Landerd was in 2020 6.405 woningen. De gemeente Landerd bestond uit de kernen Zeeland, Schaijk en Reek. Uit de factsheets van de betreffende kernen (bijlage C van het woningbehoefte-onderzoek Maashorst opgesteld door Stec-groep) geeft een totaal van 6.495 woningen gecombineerd in deze kernen in 2022 (Schaijk: 3.000 woningen, Reek: 705 woningen en Zeeland: 2.790 woningen). Deze cijfers zijn reeds minimaal 1 jaar geleden, waarbij onder andere de harde- en zachte plancapaciteit in de kern van het dorp Zeeland niet is meegenomen (hier is het laatste jaar veel ontwikkeld). De conclusie van deze paragraaf "het planvoornemen voorziet in de realisatie van woningen en voorziet in de behoefte aan woningbouw" is dan ook niet correct. Dit onderbouwt ook waarom eerst onderzocht moet worden of er nog capaciteit is in het 'stedelijk gebied' in plaats van in het gebied 'stedelijk afweegbaar'.

## 9. Verwijzing naar onjuiste documenten

- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar de structuurvisie van 2014. Deze is niet meer vigerend. In de structuurvisie zoals deze is vastgesteld op 28 februari 2019, staat in het visiedeel (documentnummer 213x00377\_SV\_131204 eindrapport.indd) het volgende vermeld (hoofdstuk 1. Inkadering): *"met het vaststellen van deze structuurvisie trekt het gemeentebestuur van Landerd alle eerder vastgestelde structuurvisiedocumenten in, met uitzondering van de Structuurvisie Buitengebied in ontwikkeling en de Structuurvisie Bedrijventerrein/Ruimteplanner."*
- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar de Woonvisie 2019 van de gemeente Landerd. Ook deze is niet meer actueel en een herziene versie, specifiek voor de ontwikkeling van Repelakker fase 3, is vastgesteld door de gemeenteraad op 30-09-2021 (21-07-22 B6 Markonderbouwing Repelakker III Zeeland). Deze marktonderbouwing tempert de bouwbehoefte in het dorp Zeeland en beschrijft de te hanteren verdeelsleutel voor woning typologieën.
- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar het Structuurplan Bergmaasvelden uit 2006. Dit document is niet vigerend en reeds twee maal herzien. Dit structuurplan sluit daarnaast inmiddels niet meer aan bij de werkelijkheid

(Repelakker fase 1 en 2 zijn namelijk niet conform dit structuurplan ontwikkeld). In 2014 is (op basis van de nieuwe WRO) de opvolger van het structuurplan, namelijk de structuurvisie vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Landerd. Deze structuurvisie is daarna herzien vastgesteld in 2019. De structuurvisie uit 2019 is leidend, omdat daarin is vermeld dat alle eerder vastgestelde structuurvisies intrekt. Het Structuurplan Bergmaasvelden kan daarmee geen basis of onderbouwing meer vormen voor de huidige planvorming. Door het ontbreken van dit Structuurplan in de vigerende plannen op gemeentelijk niveau (zie paragraaf 4.3 van de toelichting) wordt dit onderschreven.

- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt het volgende gesteld: “De concrete ontwikkeling voor Repelakker III is in 2019 opgestart middels het opstellen van een Structuurvisie Repelakker. Deze Structuurvisie is de eerste aanzet geweest voor de verdere ontwikkeling van Repelakker III.” Hierbij wordt gesteld dat een Structuurvisie (planologische basis) is opgesteld voor Repelakker III. Dit is niet het geval. Er is geen Structuurvisie opgesteld en vastgesteld (ook niet te traceren in het Omgevingsloket). Dit document vormt dan ook geen basis voor de verdere uitwerking.

We vragen u om al deze onjuiste verwijzingen, die ons de indruk geven dat sprake is geweest van haastwerk in een poging om dit ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari 2024 gepubliceerd te krijgen, te verwijderen/corrigeren in het definitieve bestemmingsplan.

#### 10. Woningtypes / woningbehoefte:

In de paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt een tabel gepresenteerd met daarin de diversificatie van de woningtype. Deze sluit echter niet aan bij de analyse van de woningbehoefte in Repelakker, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Landerd in het woningbehoefteonderzoek uit 2019. Zie onderstaande vergelijking:

Eigendom	Type	CHW bestemmingsplan Repelakker III	Woningbehoefteonderzoek 2019
Huur	Grondgebonden Sociaal	20%	15%
Huur	Grondgebonden middenhuur	0%	10%
Huur	Levensloopbestendig	5%	0%
Koop	Rijwoning	22% (11+11%)	20%
Koop	2-1 kap	20% (12+8%)	20%
Koop	Vrijstaand	8%	15%
Koop	Grondgebonden levensloopbestendig	25% (2,5+10+5+2.5%)	20%

Wij missen een duidelijke onderbouwing waarom er wordt afgeweken van het uitgevoerde woningbehoefteonderzoek uit 2019. Ook missen we aandacht voor de vraag hoe invulling wordt gegeven aan de wens van vele inwoners in Zeeland die graag zelf een woning willen bouwen en of daarover afspraken zijn gemaakt met de projectontwikkelaars om hier gronden voor beschikbaar te stellen.



## **11. Participatietraject:**

Het participatietraject dat is doorlopen is door de Belangengroep Repelakker-Noordveld ervaren als minimaal. Dit blijkt ook uit het participatieverslag dat bij de stukken is gevoegd. In een bijlage is vermeld op welke datums er gesprekken zijn gevoerd met (onder meer) de belangengroep, maar nergens is terug te lezen wat er precies is ingebracht tijdens die gesprekken. Laat staan dat een inhoudelijke reactie is terug te lezen op de vele argumenten die naar voren zijn gebracht. De belangengroep heeft daardoor het idee gekregen dat het participatietraject voor de vorm is doorlopen. En heeft een echt inhoudelijke terugkoppeling op onze argumenten vaak gemist. Dat vinden we oprecht jammer, maar nog steeds is bij de belangengroep veel kennis aanwezig is en we vragen u om samen met hen te zoeken naar verbeteringen in het plan.

Graag krijgen we een reactie op onze zienswijze en horen we hoe u de inhoud zult betrekken in het definitieve bestemmingsplan.

### Variante 1; Volledige afsluiting Repelakker fase 3

Beschrijving: Deze variant is geïntroduceerd door Wethouder [REDACTED]. Repelakker fase 3 wordt voor gemotoriseerd verkeer volledig afgesloten van Repelakker fase 1 en 2. De verbindingen voor langzaam verkeer worden juist geïntensiveerd.

#### Fase Zuid (huidige ontwerpbestemmingsplan)



#### Beschrijving fase Zuid:

In fase zuid wordt de rotonde Bergmaas de ontsluiting voor de bewoners van Repelakker fase 3 (met uitzondering de bouwblokken aan de noordzijde van Repelakker fase 2). Het groene parkgebied wordt niet doorkruist en de variant sluit perfect aan bij het principe van STOP (conform gebiedsvisie). De gemeente moet prioriteit geven aan de tweede aansluiting op de Kerkstraat omdat dan beide ontsluitingen worden benut.

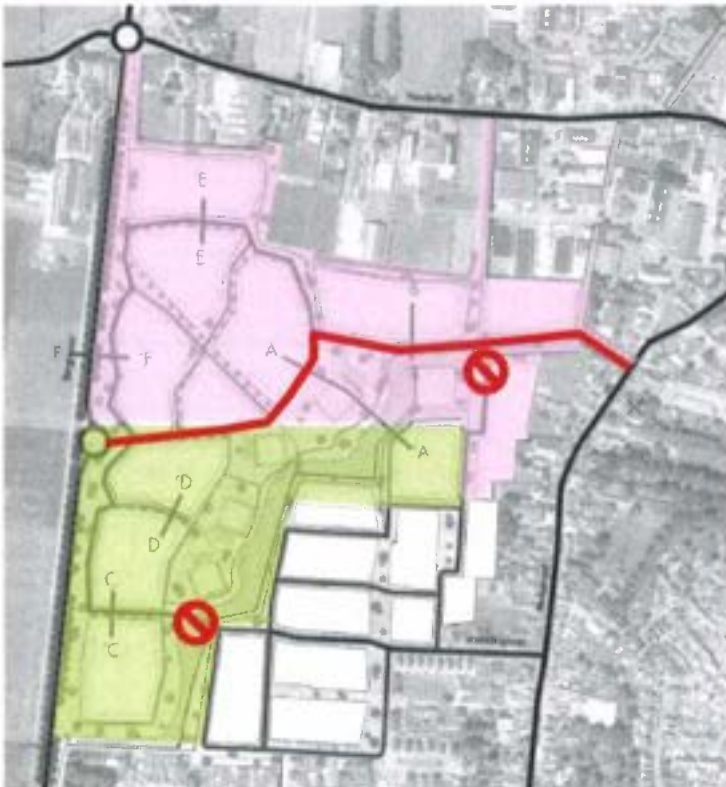
#### Bouwverkeer via:

- Rotonde Bergmaas
- Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

#### Aandachtspunten:

- Extra verbindingen voor langzaam verkeer.

#### Fase Zuid en Noord



#### Beschrijving fase Zuid en Noord:

In Fase zuid en Noord wordt de aansluiting Kerkstraat. De definitieve verbinding tussen de Bergmaas en de Kerkstraat wordt gerealiseerd. De verbindingsweg tussen Bergmaas en Kerkstraat kan op deze wijze nog worden ingericht passend bij intensiteit, functie en gebruik.

Dit zorgt ervoor dat er geen sluipverkeer door de wijk komt en wordt het groene parkgebied niet doorkruist door gemotoriseerd verkeer.

Bouwverkeer via Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

## Variante 2: Tijdelijke aansluiting Repelakker fase 2

Beschrijving: Indien eerst het zuidelijke deel van Repelakker fase 3 wordt ontwikkeld, maakt het verkeer al wel gebruik van de GOW richting Kerkstraat (Willemsen). Deze wordt tijdelijk afgebogen richting Repelakker fase 2.

### Fase Zuid (huidige ontwerpbestemmingsplan)



#### Beschrijving fase Zuid:

In fase zuid wordt de toekomstige verbinding richting de tweede aansluiting op de Kerkstraat reeds aangelegd en wordt tijdelijk afgebogen naar de Blazoenlaan. Dit zorgt ervoor dat er geen sluipverkeer door de wijk komt en wordt het groene parkgebied niet doorkruist.

#### Bouwverkeer via:

1. Nieuwe aansluiting Bergmaas;
2. Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

#### Aandachtspunten:

- Is rotonde Bergmaas al wel nodig?
- Afstemming met bewoners Blazoenlaan
- Voorwaardelijkheid opnemen voor tijdelijkheid van de ontsluiting

### Fase Zuid en Noord



#### Beschrijving fase Zuid en Noord:

In Fase zuid en Noord wordt de tijdelijke verbinding naar de Blazoenlaan verwijderd en wordt de definitieve weg vormgegeven. Hierbij komt een extra verbinding tussen de blazoenlaan en de verbindingsweg (zoals uit onze analyse is gebleken is dit de beste oplossing).

De verbindingsweg tussen Bergmaas en Kerkstraat kan op deze wijze nog worden ingericht passend bij intensiteit, functie en gebruik.

Dit zorgt ervoor dat er geen sluipverkeer door de wijk komt en wordt het groene parkgebied niet doorkruist.

Bouwverkeer via Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

### **Variante 3: Tijdelijke aansluiting Repelakker fase 1**

Beschrijving: Indien eerst het zuidelijke deel van Repelakker fase 3 wordt ontwikkeld, maakt het verkeer gebruik van een tijdelijke aansluiting tussen Repelakker fase 3 en Repelakker fase 1. De rotonde Bergmaas wordt nog niet gerealiseerd.

#### Fase Zuid (huidige ontwerpbestemmingsplan)



#### Beschrijving fase Zuid:

In fase zuid is de rotonde Bergmaas nog niet gerealiseerd. Het verkeer maakt gebruik van een tijdelijke aansluiting tussen Repelakker fase 3 en fase 1. Door het niet realiseren van de aansluiting ontstaat geen sluipverkeer. Het groene parkgebied wordt wel ongewenst doorkruist.

Bouwverkeer via Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

#### Aandachtspunten:

- Voorwaardelijkheid opnemen voor tijdelijke aansluiting Repelakker fase 1 en fase 3

#### Fase Zuid en Noord



#### Beschrijving fase Zuid en Noord:

In Fase zuid en Noord wordt de aansluiting Bergmaas gerealiseerd en wordt de tijdelijke verbinding naar Repelakker fase 1 verwijderd. De definitieve verbinding tussen de Bergmaas en de Kerkstraat wordt gerealiseerd. Hierbij komt een extra verbinding tussen de blazenlaan en de verbindingsweg (zoals uit onze analyse is gebleken is dit de beste oplossing) De verbindingsweg tussen Bergmaas en Kerkstraat kan op deze wijze nog worden ingericht passend bij intensiteit, functie en gebruik.

Dit zorgt ervoor dat er geen sluipverkeer door de wijk komt en wordt het groene parkgebied niet doorkruist.

Bouwverkeer via Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

#### **Variante 4; minimaal 4 aansluitingen Repelakker**

Beschrijving: Er wordt geen rotonde op de Bergmaas gerealiseerd, gezien dit geen duurzaam veilige oplossing is. Repelakker fase 3 wordt dusdanig ingericht dat verkeer de dichtstbijzijnde aansluiting gaat benutten. De weg Voederheil wordt benut omdat dit een GOW Bibeko is. (Duurzaam Veilige oplossing).

#### **Fase Zuid (huidige ontwerpbestemmingsplan)**



#### **Beschrijving fase Zuid:**

Er wordt geen rotonde gerealiseerd. Het verkeer maakt gebruik van een (tijdelijke) aansluiting tussen Repelakker fase 3 en fase 1. Door het niet realiseren van de aansluiting ontstaat geen sluipverkeer. Het groene parkgebied wordt wel ongewenst doorkruist.

Bouwverkeer via Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

#### **Aandachtspunten:**

- Hoe de wijk in te richten zodat de alle aansluitingen in de toekomst evenredig worden belast.

#### **Fase Zuid en Noord**



#### **Beschrijving fase Zuid en Noord:**

Er wordt geen rotonde gerealiseerd. Er worden nieuwe aansluitingen richting Voederheil, Hoefslag en de Kersstraat gerealiseerd. Voederheil en Hoefslag zijn hier uitermate voor geschikt omdat dit de functie GOW hebben. (ook positief voor aanvalsplan brandweer). Door het niet realiseren van de aansluiting ontstaat geen sluipverkeer. Het groene parkgebied wordt niet ongewenst doorkruist.

Bouwverkeer via Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

#### **Aandachtspunten:**

- Hoe de wijk in te richten (clusteren) zodat de alle aansluitingen in de toekomst evenredig worden belast.
- Locatie van aansluitingen op Voederheil nader onderzoeken (dit is mogelijk, maar moet nader worden onderzocht)

## Variante 5; Lintbebouwing

**Beschrijving:** In de eerste fase wordt aangesloten bij de lintbebouwing van de Kerkstraat. Hierdoor kan de eerste fase eenvoudig worden gerealiseerd. Er hoeven geen aanvullende onderzoeken op gebied van geluid en fijnstof te worden gedaan. Immers wordt in de lijn van Repelakker fase 3 ontwikkeld. Het aantal woningen in een Oost-westverbinding is ook haalbaar. De ontsluiting is eenvoudig oplosbaar (geen rotonde op de Bergmaas in de eerste fase)

### Fase Oost



### Beschrijving fase Oost:

Er wordt geen rotonde gerealiseerd. Het verkeer maakt gebruik van een aansluiting richting Voederheil / Hoefslag. Indien Willemsen eerder wordt weggekocht kan dit ingepast worden in de uitwerking. Er hoeven geen 'dure' voorzieningen voor woningen in de geluidscontour te worden gerealiseerd.

Bouwverkeer via Voederheil—Hoefslag (conform Repelakker fase 1 & 2).

### Aandachtspunten:

- Bestemmingsplan sluit hier niet bij aan, maar de omgevingsvisie wel. Een aanpassing is tamelijk eenvoudig te maken.
- Eventueel wordt een tijdelijke aansluiting richting Repelakker fase 1 gemaakt als extra ontsluiting.

### Fase Oost en West



### Beschrijving fase Oost en West:

In fase Oost en West worden de rotonde en aansluiting bij Willemsen gerealiseerd en de aansluiting bij Willemsen wordt gerealiseerd. De tijdelijke verbinding naar de Hoefslag wordt verwijderd en de definitieve weg wordt vormgegeven. Hierbij komt een extra verbinding tussen de blaaslaan en de verbindingsweg (zoals uit onze analyse is gebleken is dit de beste oplossing).

De verbinding tussen Repelakker fase 3 en Repelakker fase 1 wordt

De verbindingsweg tussen Bergmaas en Kerkstraat kan op deze wijze nog worden ingericht passend bij intensiteit, functie en gebruik.

Dit zorgt ervoor dat er geen sluipverkeer door de wijk komt en wordt het groene parkgebied niet doorkruist.

Bouwverkeer via Rtonde Bergmaas

## **Bijlage 6; Uitgebreide technische reactie definitief verkeersonderzoek Megaborn**

### **Onderbouwing inhoudelijke argumentatie definitief verkeersonderzoek Megaborn**

Opgesteld door: belangengroep Repelakker-Noordveld

Datum: 07-12-2021

Zoals al eerder aangegeven door de Belangengroep Repelakker/Noordveld is de keuze die gemaakt is door het College om variant 2 uit het verkeersonderzoek van Megaborn als voorkeursvariant aan te duiden te voorbarig. Diverse gehanteerde uitgangspunten en bijbehorende resultaten uit dit verkeersonderzoek zijn niet correct. Het college geeft aan niet te tornen aan het eerder genomen besluit. Wij willen op basis van deze memo nogmaals het verzoek doen bij het college om dit besluit te heroverwegen. In deze memo geven wij ook op basis van inhoudelijke argumentatie weer dat het verkeersonderzoek (en daarmee de keuze voor voorkeursvariant 2) niet correct is. Wij hebben hierbij een opsplitsing gemaakt in 3 onderwerpen, namelijk A. De basis van het verkeersonderzoek; B. De technische uitwerking; C. Beoordeling varianten. Deze memo wordt afgesloten met een conclusie in deel D.

#### **A. De basis voor een gedegen verkeersonderzoek ontbreekt**

Onderstaand een opsomming van zaken die niet correct zijn in de basis van het verkeersonderzoek:

1. Er is geen visie op verkeer opgesteld door de gemeente Landerd.

Voor de start van het verkeersonderzoek is geen heldere visie door de gemeente Landerd opgesteld over de wijze waarop verkeersstromen in de gemeente Landerd zouden kunnen worden gestroomlijnd. Hierdoor ontbreekt de basis voor dit verkeersonderzoek, waardoor niet vanuit visie en beleid naar de opgave wordt gekeken, maar het geheel andersom wordt benaderd (vanuit het project naar de omgeving). Dit resulteert in postzegeloplossingen voor zowel Voederheil, Bergmaas als Repelakker fase 1, 2 en 3. Je lost een probleem ergens op, maar hierdoor ontstaat een probleem elders.

2. Er zijn geen uitgangspunten voor het verkeer in de ontwikkeling Repelakker III vastgesteld

In het verkeersonderzoek wordt een vraagstelling gedefinieerd, echter zijn geen uitgangspunten op gebied van verkeer gedefinieerd voorafgaand aan het onderzoek. Hier zijn enkel uitgangspunten gedefinieerd op basis van de plancapaciteit van de ontwikkeling Repelakker III. De vraagstelling die is gedefinieerd is enkel gericht op de verkeerseffecten (lees: intensiteiten en capaciteiten), echter wordt op geen enkele manier gekeken naar bijvoorbeeld verkeersveiligheid of technische inpasbaarheid. Terwijl het onderwerp 'verkeersveiligheid' volgens ons juist altijd leidend moet zijn in welke ontwikkeling dan ook. Dus naast het ontbreken van een beleid ontbreken ook de uitgangspunten voor aanvang van het onderzoek. Op welke wijze kunnen de resultaten uit een onderzoek dan ook getoetst worden aan het beleid en de uitgangspunten? Het antwoord is: op geen enkele wijze. Nu wordt enkel gekeken naar de oplossing in relatie tot de intensiteiten uit het model. Dit geeft enkel een kwantitatieve beoordeling weer, terwijl een kwalitatieve beoordeling ook uitgevoerd had moeten worden.

3. Vraagstelling verkeersonderzoek sluit niet aan bij de scope van het onderzoek

De volgende vraagstelling is in het onderzoek gedefinieerd: 'een verkeerskundig onderzoek uitvoeren naar de verkeerseffecten van verschillende ontsluitingsvarianten voor de ontwikkeling Repelakker III en de uitbreiding van het bedrijventerrein Voederheil'. Ook hier is te lezen dat geen kwalitatieve

beoordeling zal worden uitgevoerd, enkel een kwantitatieve beoordeling. Is dit wel wat je wilt als gemeente.

Daarbij is gestart met drie varianten die lukraak zijn opgesteld. Ook hier wordt de omgekeerde volgorde van ontwerpen van de openbare ruimte gehanteerd, namelijk vanuit een oplossing naar de impact kijken en niet vanuit een beleid, visie en uitgangspunten oplossingen creëren.

De verdiepingsvragen zijn als volgt gedefinieerd:

1. *Hoe kan de ontsluiting van Repelakker III en het uitgebreide bedrijventerrein Voederheil het beste worden vormgegeven?*

Dit is een vraag die ingaat op een microniveau van het totale onderzoek. Ook in het onderzoek wordt geen antwoord op deze vraag gegeven. Er wordt in het onderzoek namelijk niet ingegaan op 'hoe de ontsluiting kan worden vormgegeven'. Dit ontwerpvragestuk blijft open.

2. *Kan het omliggend wegennet het extra verkeer van en naar de nieuwe ontwikkeling voldoende vlot en veilig verwerken?*

Hoewel deze vraag zowel een kwantitatief als kwalitatief element heeft, is tijdens dit onderzoek enkel gekeken naar het kwantitatieve aspect van de verdiepingsvraag. In het onderzoek wordt namelijk op geen enkele wijze een beoordeling op gebied van verkeersveiligheid gedaan, enkel op de vergelijking intensiteit-capaciteit. Hierbij opperen wij nogmaals dat het kwalitatieve deel (verkeersveiligheid) altijd voor moet gaan op het kwantitatieve aspect (verkeersdoorstroming of verkeersafwikkeling).

3. *Zijn functie, vormgeving en gebruik van de belangrijkste wegen rondom de ontwikkeling nog in overeenstemming?*

Deze vraag gaat deels in op verkeersveiligheid omdat de functie en vormgeving hiermee te maken hebben. Dit vinden we positief. Op de resultaten hieruit komen we later nog terug. Jammer vinden we dat geen uitspraken worden gedaan, dan wel advies wordt gegeven over de inrichting van de wegenstructuur in Repelakker III. Er wordt inderdaad enkel gekeken naar de wegen rondom de ontwikkeling (en niet naar de ontwikkeling zelf).

4. *Wordt voldaan aan het uitgangspunt dat de hoeveelheid verkeer in het centrum van Zeeland niet significant toeneemt?*

Opvallend aan deze vraag is dat hier wordt gesteld dat er een uitgangspunt is gedefinieerd op de toename van verkeer in het centrum van Zeeland. Echter de definitie van dit uitgangspunt is nergens nader uitgewerkt. Deze vraag is dan ook niet verder afgebakend dan wel gespecificeerd. Dit vinden we een gemiste kans, omdat de gehele conclusie hier wel op wordt gemaakt namelijk: *'Variant 3 zorgt juist voor een kleine toename van circa 100 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Met variant 3 wordt dus niet voldaan aan het uitgangspunt dat de hoeveelheid verkeer in het centrum van Zeeland niet toeneemt.'* (definitief verkeersonderzoek Megaborn, blz. 30). De conclusie stelt dat in variant 3 een kleine toename ontstaat terwijl in de vraagstelling wordt gesproken over een significante toename. Is een kleine toename dan significant?

Deze vraagstelling kan bij geen enkele ontwikkeling in het centrum van Zeeland standhouden. Als de gemeente de herontwikkeling van het huidige gemeentehuis en achterliggende parkeerplaats vorm gaat geven wordt dit zelfde uitgangspunt dan gehanteerd? Ook zal het hoe dan ook drukker worden in de kern van Zeeland (je voegt 14% woningbouwvoorraad toe aan de bestaande voorraad. Dit heeft ten allen tijden impact op de verkeersbewegingen in de kern van Zeeland.)



Ook is deze vraag gedurende het proces als uitgangspunt toegevoegd. Ten tijden van de start van het onderzoek was dit nog geen uitgangspunt. In juni 2021 zijn de volgende uitgangspunten voor start van het onderzoek gepresenteerd:

1. Alle varianten incl. verkeerstoename door de ontwikkelingen Voederheil en Repelakker
2. Vier ontsluitingsvarianten sommige met raakvlak Voederheil en Repelakker (zie volgende dia's). Alle varianten Repelakker hebben één ontsluiting naar een hoofdweg en tenminste één lokale ontsluiting naar het dorp
3. Niet beide ontwikkelingen (bedrijventerrein Voederheil en Repelakker III) ontsluiten via de weg Voederheil (conflict fietsverkeer en vrachtverkeer)
4. Repelakker III niet ontsluiten via een bedrijventerrein (verkeersveiligheid fiets)
5. Bergmaas is deels 60 km/h ter hoogte van Tweehekkenweg. De rest van de weg is nu 80 km/h. Afwaarderen van Bergmaas tussen benzinstation en rotonde Voederheil.

Ondanks dat we inhoudelijk twijfels hebben bij deze uitgangspunten, is dit wel een definitie van de uitgangspunten voorafgaand aan het verkeersonderzoek. Echter is geen van deze uitgangspunten teruggekomen in het definitieve verkeersonderzoek.

5. *Is er op basis van de toekomstige intensiteiten een mogelijkheid om de Bergmaas af te waarderen?*

Wij vinden het goed dat hiernaar gekeken is, echter is ook dit een detailvraag die ook had kunnen worden beantwoord in de vraag over de functie, vormgeving en gebruik van omliggende wegen. Ook hier geldt dat er geen visie is over verkeersstromen in Landerd.

4. De harde- en zachte plancapaciteiten zijn niet integraal opgenomen in het verkeersmodel

In het verkeersonderzoek zijn een aantal ontwikkellocaties aangeduid (Kerkstraat Oost, Langeboomseweg en Centrum Zeeland). Dit vinden we positief omdat dit wel representatief is voor de geplande ontwikkelingen. De hoeveelheden toe te voegen woningen hebben we ook vertrouwen in, omdat dit nog ver vooruit is kan enkel een verwachting worden gemaakt. Echter deze ontwikkelingen zijn niet integraal opgenomen in het verkeersmodel. Enkel een inschatting van de toename van wegverkeer op de diverse wegvakken is gemaakt. Dit betekent dat geen start- en eindbestemming is toegevoegd, maar enkel een ophoging van het verkeersbeeld in een bepaald wegvak. Men gaat aan de ene kant een zeer gevoelig integraal verkeersmodel hanteren, en aan de andere kant worden toekomstige ontwikkelingen afgedaan met toevoeging van intensiteit op wegvakken. Wij snappen dit niet en verwachten dan ook dat de toekomstige harde- en zachte plancapaciteit in het model worden geïntegreerd zodat het een representatief beeld geeft. Het toevoegen van extra ontwikkelingen kost tijd, en deze tijd wordt niet genomen in het onderzoek.

5. De gehanteerde verkeersintensiteiten in het verkeersmodel zijn niet representatief voor de werkelijkheid

Het adviesbureau Megaborn werkt met een dynamisch verkeersmodel. Wij zijn hier voorstander van omdat een dergelijk model werkt conform de principes zoals ook verkeer zich zou gedragen in de werkelijkheid. Het nadeel van een dergelijk model is dat het enkel is uitgewerkt op een regionaal niveau. De getallen die op lokaal niveau zijn weergegeven zijn inschattingen gemaakt door het model. Deze inschattingen zijn herijkt op basis van tellingen uit 2017 (reeds 4 jaar oud). Nu blijkt ook dat deze inschattingen niet overeen komen met de werkelijkheid. Echter het aanpassen van een dergelijk model is tijdrovend. In 2020 is een verkeersonderzoek gedaan door IV-groep (d.d. 16 juli 2020). Zij hebben geen gebruik gemaakt van een dynamisch model, maar een onderzoek uitgevoerd op basis van verkeerstellingen (uitgevoerd in november 2019). Onderstaand geeft een overzicht van het verschil tussen de verkeerstellingen uit 2018 (IV-groep) en de gehanteerde verkeerstellingen in het model van Megaborn:

<b>Locatie</b>	<b>Intensiteit telling (IV-groep)</b>	<b>Intensiteit model (Megaborn)</b>	<b>Vershil</b>
Vaandriglaan	1.133	531	-53%
Kerkstraat Zuid	4.000	3.381	-15%
Voederheil West	2.450	2.258	-8%
Kerkstraat Noord	3.392	3.482	+3%
Udenseweg	3.804	5.135	+35%

Zoals hierboven is te zien verschillen de intensiteiten tussen -53% en +35%. Megaborn heeft hier geen verklaring voor deze afwijkingen en maakt hier enkel een notitie voor de Vaandriglaan voor in het verkeersonderzoek (notitie onder de tabellen: *De werkelijke huidige intensiteit op de Vaandriglaan ligt op basis van tellingen uit 2019 hoger (circa 1.228 MVT/etmaal). Dit op basis van notitie IV-infra met kenmerk INFR190889 d.d. 16 juli 2020*). Er is door Megaborn geen herijking van de intensiteiten gedaan op basis van deze opmerking.

Net zoals Megaborn zien wij niet wat de impact zal zijn van de verschillen in deze intensiteiten. Wat we wel kunnen stellen is dat de gehanteerde intensiteiten in het model van Megaborn niet overeen komen met de werkelijkheid. Wij stellen dan ook dat dit model niet representatief is en dat enkel met nieuwe verkeerstellingen een representatief beeld kan worden gegeven van de situatie.

6. De aannames autonome groei zijn onverklaarbaar

In het verkeersonderzoek worden vergelijkingen gemaakt tussen de intensiteit huidig (2015), referentie (2030) en de betreffende variant (t.o.v. 2015 en t.o.v. 2030). De huidige intensiteit is hierbij de basis voor het verkeersmodel. Zoals reeds toegelicht in punt 4 en 5 hebben we onze twijfels over de gehanteerde intensiteiten in deze basis. De referentie van 2030 wordt gemaakt op basis van autonome groei van intensiteiten. Deze wordt in de volgende wijze opgebouwd:

1. De autonome groei wordt gedaan op basis van het regionale verkeersmodel (2015), waarbij er vanuit wordt gegaan dat de ontwikkeling van Repelakker III en de uitbreiding van bedrijventerrein Voederheil nog niet hebben plaatsgevonden en er geen infrastructurele aanpassingen worden gedaan. Dit is het 'huidig model' voor het bepalen van de autonome groei;
2. Als deze basis is bepaald wordt de ontwikkeling Voederheil II fase 1 toegevoegd (deze ontbrak nog in 2015);
3. Daarna wordt de harde- en zachte plancapaciteit handmatig toegevoegd (zie ons eerdere punt 4). Hierna is het referentiemodel (2030) gereed.

De fout die hier wordt gemaakt is dat wel de ontwikkeling Voederheil II fase 1 wel toegevoegd, maar dat de ontwikkeling van Repelakker fase 1 en 2 niet worden toegevoegd. *(Daarnaast wordt handmatig nog wel de harde- en zachte plancapaciteit toegevoegd. Echter hebben we daar al over geschreven in punt 4).*

De autonome groei op de diverse locaties wordt hiermee als volgt:

Nummer locatie	Naam locatie	Huidig model (2015)	Referentiemodel (2030)	Autonome groei
1	Bergmaas (noord)	7.398	8.323	12,50%
2	Bergmaas (zuid)	8.816	9.884	12,11%
3	Peelweg	7.675	8.523	11,05%
4	Voederheil West	2.258	2.937	30,07%
5	Voederheil Oost	2.297	2.617	13,93%
6	Udenseweg	5.135	5.821	13,36%
7	Kerkstraat (tussen Peelweg en voederheil)	3.470	4.084	17,69%
8	Kerkstraat (tussen voederheil en melkpad)	3.482	4.114	18,15%
9	Kerkstraat (tussen vaandriglaan en langeboomseweg)	3.381	3.912	15,71%
10	Kekstraat t.h.v. centrum	2.987	3.497	17,07%
11	Vaandriglaan	531	468	-11,86%
12	Ontsluiting Repelakker 3 (bergmaas)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
13	Ontsluiting Repelakker 3 (kerkstraat)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
14	Ontsluiting Voederheil	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Autonome groei kan worden gelezen als zelfstandige groei van intensiteiten in het model als gevolg van ontwikkelingen. Dit kan zijn groei van bedrijven, toevoegen van bedrijven, meer mensen dus meer verkeersbewegingen etc. etc. Dit is dus niet als gevolg van de extra ontwikkeling van huizen. Zoals in het rapport staat beschreven zijn enkel de ontwikkeling van Voederheil II (fase 1) en de harde- en zachte plancapaciteit opgenomen in het referentiemodel. Vooropgesteld kan worden dat de groei varieert tussen de ca. -12% en +30%. Dit is aanzienlijk, echter deels verklaarbaar door het handmatig toevoegen van Voederheil en de harde- en zachte plancapaciteit.

Echter wat ook kan worden geconcludeerd uit deze analyse is dat de ontwikkeling repelakker I en II niet is opgenomen in het verkeersmodel. De autonome groei is hier namelijk -12%. Dit zou betekenen dat het verkeer (dus het aantal verkeersbewegingen zonder dat er aanpassingen zijn gedaan aan het wegennet) zou krimpen met ca. 12%. Dit zou ook de enige straat in heel Zeeland zijn waar krimp is, terwijl juist in deze wijk veel dynamiek gaande is. Aan de gemeente Landerd is gevraagd waarom juist hier krimp plaats zou vinden. De gemeente (nog het verkeerskundig bureau) kan dit verklaren. Omdat de percentuele verschillen in de autonome groei op de verschillende locaties zo groot zijn, trekken wij deze in zijn geheel in twijfel.

7. Conclusies op basis van het ontbreken van een correcte basis voor het onderzoek  
 Zoals in punt 4 (harde- en zachte plancapaciteit), punt 5 (incorrecte verkeersintensiteiten) en punt 6 (verkeerde autonome groei) zijn er veel getallen en aannames in het verkeersonderzoek die niet correct zijn. De samenhang tussen deze getallen en aannames is dermate groot dat we de consequenties dan ook niet kunnen overzien. Twee afwijkingen in getallen of aannames kunnen elkaar namelijk zeer sterk versterken of juist zeer sterk verzwakken. Wat we wel kunnen stellen is dat het verkeersonderzoek op deze wijze niet correct is uitgevoerd en dat aan de resultaten uit dit verkeersonderzoek geen waarde kan worden gehangen. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk om de

basis (lees: verkeersstellingen) op orde te krijgen, waarna een integraal model moet worden ontwikkeld wat representatief is voor de werkelijkheid.

## **B. De technische uitwerking in het verkeersonderzoek is niet volledig**

Naast dat de basis voor het verkeersonderzoek (visie, uitgangspunten en intensiteiten, zie A) niet correct zijn, is ook de technische uitwerking van een aantal onderdelen in het verkeersonderzoek niet correct. Hieronder een opsomming:

### 1. De geplande ontsluiting vanaf het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas

Bij de uitwerking van het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne op bedrijventerrein Voederheil wordt geopperd om een ontsluiting van bedrijventerrein Voederheil te realiseren op A. De Peelweg; B. De rotonde Piekenhoek; of C. de Bergmaas (tussen de rotonde Piekenhoek en de rotonde Voederheil). Variant C. is ook opgenomen in het verkeersonderzoek van Megaborn. Echter heeft wethouder Vereijken in de voorbereidende vergadering voor het bestemmingsplan Voederheil al laten weten dat een variant A. (ontsluiting op de Peelweg) afvalt omdat de provincie hier geen medewerking aan zal verlenen. Variant B (voorkeursvariant van de belangengroep Repelakker-Noordveld, met een ontsluiting op de rotonde Voederheil) is volgens de gemeente financieel en technisch niet haalbaar (brief van het college verzonden aan de belangengroep op 25-11-'21). Dan blijft enkel variant C over.

Echter is variant C. ook onmogelijk en wel om het volgende: De gemeente hanteert het principe van 'Duurzaam veilig'. Dit principe is in vele richtlijnen van het CROW verwoord. Een belangrijke richtlijn voor het inrichten van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (GOW BuBeKo) is het 'Handboek wegontwerp – gebiedsontsluitingswegen' (CROW publicatie 164c). De Bergmaas is een zogenaamde GOW BuBeKo (lees: 80 km/uur buiten de bebouwde kom). Gezien de intensiteit zal deze weg nooit worden afgewaardeerd naar een ETW BuBeKo (lees: Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom – 60 km/uur). De huidige intensiteit ligt namelijk op ca. 8.000 mvt/etm, en in het verkeersmodel gaat deze naar ca. 10.000 mvt/etm. De grens voor afschalen van naar een ETW BuBeKo ligt op ca. 6.000 mvt/etm. Ook de functie van de weg (stromen) sluit volledig aan bij een GOW BuBeKo. Dit betekent dat het Handboek Wegontwerp – gebiedsontsluitingswegen als basis geldt. In deze publicatie van het CROW staat een minimale afstand tussen kruisingen op een dergelijke weg van 500m (waarbij dit type weg zelfs theoretisch een klasse hoger is gelegen waardoor een minimale afstand van 1.000m is vereist). De afstand tussen de rotonde Piekenhoek en de rotonde Voederheil bedraagt nu exact 500m. Een extra aansluiting tussen deze twee rotondes is daarmee technisch onmogelijk en daarbij functioneel onwenselijk als men kijkt naar de functie van de Bergmaas. Doordat een ontsluiting van bedrijventerrein Voederheil niet mogelijk is, is evident dat de Landweer richting de weg Voederheil ook niet kan worden afgesloten.

Bovenstaande heeft mogelijk impact op de intensiteit en daarmee de typologie van de weg Voederheil, terwijl hier nu al beslissingen in worden gemaakt in de vaststelling van het bestemmingsplan Brandweerkazerne. Dit is wat ons betreft te voorbarig gezien een voorwaardelijke verplichting (ontsluiting bedrijventerrein Voederheil en afsluiting Landweer) geen directe verplichting voor de gemeente is. Dit is niet afdwingbaar en in het voorliggende raadsvoorstel staat al beschreven dat de huidige infrastructuur (bedrijventerrein Voederheil ontsluiten via de Landweer op de weg Voederheil) voldoende capaciteit heeft in de toekomstige situatie. Hierdoor is de afdwingbaarheid helemaal twijfelachtig.

### 2. De rotonde Bergmaas is niet correct geplaatst in het verkeersmodel

Zoals hierboven is te lezen is een minimale afstand tussen twee kruisingen op een GOW BuBeKo minimaal 500m. In het verkeersonderzoek is de rotonde Bergmaas te Noordelijk gelegen, oftewel te dicht bij de rotonde Voederheil (geen afstand van 500m). Dit heeft grote invloed op de

verkeersstromen in het verkeersmodel. Een automobilist zal namelijk altijd op zoek gaan naar de kortste weg om van A naar B te komen. De verschuiving van de rotonde naar het zuiden zal dus betekenen dat er meer auto's gebruik zullen maken van de Vaandriglaan in plaats van de noordelijke weg door Repelakker III. Deze route is simpelweg korter richting de kern van Zeeland.

### 3. De intensiteit-/capaciteitsberekening van de kruisingen is niet volledig

In het verkeersonderzoek worden I/C-berekeningen (intensiteit versus capaciteit van een kruising) diverse kruisingen in de omgeving van Repelakker III berekent. Echter, de belangrijkste kruising de aansluiting noordelijke weg door Repelakker met de Kerkstraat wordt hierin niet meegenomen. Ondanks onze eerdere suggestie aan de gemeente en Megaborn om dit alsnog te doen is dit niet gedaan. Hier ontstaat een zeer gevaarlijke gelijkwaardige kruising. Omdat Megaborn geen voorstel heeft gedaan in de typologie van wegen (zie het volgende punt 8.2.) gaan we er vanuit dat dit een ETW BiBeKo (Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom – 30 km/uur) wordt, echter is dit twijfelachtig gezien de intensiteit op deze weg. Deze kruising heeft twee wegen, namelijk nieuwe noordelijke ontsluitingsweg Repelakker en de Kerkstraat, met in variant 2 respectievelijke intensiteiten van 4.390 mvt/etm en 1.913 mvt/etm. Een passende inrichting bij dergelijke hoge intensiteiten op een gelijkwaardige kruising (waarbij veel kruisend verkeer ontstaat) is technisch een uitdaging en wellicht zelfs onmogelijk. Het is te makkelijk om hier in het verkeersonderzoek niet te onderzoeken.

### 4. De typologie van wegen in Repelakker III is niet uitgewerkt

Zoals al eerder aangegeven is het verkeersonderzoek volledig geënt op de intensiteiten en is geen gedegen onderzoek/advies gegeven over de verdere verkeerskundige uitwerking van de wegenstructuur in Repelakker. De visie 'Duurzaam Veilig' kent vijf principes die de basis vormen voor deze visie. Dit zijn:

1. *Functionaliteit van wegen* – Monofunctionaliteit van wegen 'Stroomwegen (SW)', 'Gebiedsontsluitingsweg (GOW)' of 'Erftoegangsweg (ETW)' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet;
2. *Homogeniteit van massa en/of snelheden en richting* – gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden;
3. *Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en gedrag van weggebruikers* - Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp;
4. *Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling* - Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen;
5. *Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer* - Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Wanneer een advies over de typologie op basis van Duurzaam Veilig zou worden toegevoegd aan het onderzoek zou het advies wel eens anders uit kunnen pakken. De beperkingen van variant 2 worden in dit kader nogmaals aangehaald in deel C.

## C. Beoordeling varianten verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek worden de 3 verschillende varianten beoordeeld. Ondanks dat volgens ons de uitgangspunten (zie deel A) en technische uitwerking (Zie deel B) in dit verkeersonderzoek niet goed zijn haken we ook nog aan op de beoordeling van de drie varianten in het verkeersonderzoek.

### 1. Beoordelingssystematiek is niet onderbouwd en verkeerd opgebouwd

Zoals in deel A aangegeven ontbreekt een solide basis van visie en uitgangspunten om het verkeersonderzoek uit te kunnen voeren. Het is voor ons dan ook onbegrijpelijk dat een weging aan diverse beoordelingscriteria kan worden toegekend. Daarbij is zeer weinig differentiatie in de wegingsfactoren meegegeven (enkel de verkeersbelasting Bergmaas (wegingsfactor 1) en de verkeersbelasting Kerkstraat Centrum (wegingsfactor 5) zijn sterk afwijkend). De overige beoordelingscriteria zijn nagenoeg gelijk. Ook hierbij moet worden opgemerkt dat hier enkel een kwantitatieve beoordeling (op basis van verkeersintensiteiten) wordt uitgevoerd en geen enkele kwalitatieve beoordeling (zoals verkeersveiligheid) wordt uitgevoerd.

Ook de score per variant is zeer twijfelachtig. Blijkbaar kunnen negatieve en positieve getallen worden gehangen aan de diverse beoordelingscriteria. Echter is geen schaalverdeling vermeld en is men zich er niet bewust van dat een dergelijke beoordelingssystematiek (met zowel positieve als negatieve beoordelingen) een zeer grote impact heeft op de score. De cijfers die zijn benoemd zijn verder niet onderbouwd.

Concluderend kan worden gesteld dat de verkeerbelasting op de Kerkstraat doorslaggevend is in het totale model (2 van de 9 beoordelingsaspecten gaan namelijk over de Kerkstraat) de overige wegen hebben 'slechts' één beoordelingsaspect in het geheel. Daarbij is de weging en de beoordeling van de Kerkstraat ook vele malen hoger dan op andere wegen.

### 2. Beperkingen aan variant 2

Zoals eerder aangegeven worden de varianten enkel kwantitatief beoordeeld en ontbreekt ook een vorm van kwalitatieve beoordeling. Variant twee heeft wat ons betreft nog tal van beperkingen die niet aan het licht komen in het verkeersonderzoek namelijk:

- Het aandeel sluipverkeer (of zoals de gemeente het noemt 'gebiedsvreemd verkeer' in variant 2 is zeer hoog, namelijk ca. 40%. Het risico wat hierbij komt kijken is dat dit doorgaand verkeer door een wijk is en hiermee een hogere snelheid ontstaat op de doorgaande weg door Repelakker III met alle gevaren die daarbij horen;
- Zoals in de I/C-berekeningen aangegeven zal een gevaarlijke kruising ontstaan nabij de aansluiting Repelakker III – Kerkstraat. Hier zullen files ontstaan, waardoor automobilisten in het vervolg een makkelijkere/kortere weg zullen zoeken. Deze route zal via de Vaandriglaan lopen. In het verkeersonderzoek wordt hier geen notie over gemaakt. Dit in combinatie met het zuidelijker liggen van de rotonde Bergmaas in de werkelijke situatie (zie punt B.2) geeft een grote groei aan de intensiteit op de Vaandriglaan.
- In het verkeersonderzoek wordt geen advies gegeven over de inrichting van de nieuwe wegenstructuur van Repelakker III. De bestaande overige wegen worden wel beoordeeld. Onderstaand een opsomming op hoofdlijnen:
  - o Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 met beperkte verkeersfunctie met een intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm;
  - o Voederheil – ETW (BiBeKo) type 1 met beperkte verkeersfunctie met een intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm;
  - o Bergmaas – GOW (BuBeKo) type 2 vanaf een intensiteit van ca. 6.000 mvt/etm.

Zoals eerder aangegeven is geen advies gegeven over de typologie van wegen, echter kijkend naar de intensiteiten verwachten we de volgende type wegen:

- Ontsluitingsweg Repelakker – Bergmaas – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2 ca. 3.735 mvt/etm)
- Ontsluitingsweg Repelakker – Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2 ca. 1.913 mvt/etm)
- Vaandriglaan – Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2: 528 mvt/etm)

Echter kijkend naar de principes van 'Duurzaam Veilig' is een hiërarchische opbouw van het wegennet een basisprincipe voor de uitwerking. Hierbij is het onwenselijk om een ETW BiBeKo type 1 met veel bebouwing direct aangrenzend (Ontsluitingsweg Repelakker-Bergmaas) te ontsluiten op een GOW BuBeKo (Bergmaas). Wanneer variant 3 wordt gehanteerd (gelijk aan de variant die wij voorstellen kan juist wel een hiërarchische opbouw worden gecreëerd, omdat hier ruimte voor is in het gebied (nabij de rotonde Voederheil);

- Naast dat de hiërarchie in het wegennet hierdoor ontbreekt, wordt ook niet voldaan aan principe 2 van de visie 'Duurzaam Veilig' (Homogeniteit in massa en snelheid) gezien fietsers eenvoudig bij deze aansluiting kunnen komen. Ook aan principe 5 wordt in variant 2 niet voldaan. Het is namelijk niet voorspelbaar dat men van een ETW BiBeKo overgaat naar een GOW BuBeKo. Dit is ook niet uitlegbaar aan spelende kinderen (waar een woonwijk toch voor is bedoelt).

## D. Conclusie

Zoals hierboven weergegeven hebben wij zeer grote vraagtekens bij het uitgevoerde verkeersonderzoek en de conclusies die hieraan worden gekoppeld. Het college heeft een besluit genomen zonder de raad te consulteren. Wij vinden dit raar en willen de raad vragen het college hierop aan te spreken. Al met al kan het volgende samenvattend worden geconcludeerd:

- Er is geen visie voor verkeer in Zeeland opgesteld en uitgangspunten voor het verkeersonderzoek ontbreken;
- De vraagstelling is puur kwantitatief en sluit niet aan bij de scope van het onderzoek en kwalitatieve uitgangspunten en beoordeling ontbreken;
- De gehanteerde intensiteiten in het verkeersonderzoek zijn incorrect (intensiteiten op wegen zijn incorrect, harde- en zachte plancapaciteit is niet integraal opgenomen, de ontwikkeling van Repelakker fase 1 en 2 ontbreekt en de percentages autonome groei zijn twijfelachtig )
- Technische uitwerking in het verkeersonderzoek ontbreekt (de geplande ontsluiting vanaf bedrijventerrein Voederheil is niet mogelijk, de rotonde Bergmaas is niet correct geplaatst en de I/C-berekeningen van de kruisingen zijn niet volledig)
- De conclusies die aan het onderzoek zijn gekoppeld zijn überhaupt twijfelachtig als je bovenstaande in ogenschouw neemt, echter is de beoordelingssystematiek op zichzelf onbegrijpelijk en de wijze van beoordeling (weging en score) is niet onderbouwd

Al met al kan worden gesteld dat het verkeersonderzoek aan alle kanten rammeit. Wij hebben dit al diverse malen geagendeerd bij de uitwerking van het onderzoek in het zogenaamde 'participatietraject'. Echter is op geen enkele wijze gehoor gegeven aan deze argumentatie. Van participatie is wat ons betreft dan ook weinig spraken. Echter, dit onderzoek en de voorkeursvariant die hieruit rolt wel de voorkeursvariant waar het college een besluit op heeft genomen. Voor ons onbegrijpelijk.



## BIJLAGE 2



## **Reactienota belangengroep Repelakker-Noordveld gebiedsvisie Repelakker fase 3**

Datum: 19-09-2023

Opgesteld door: Belangengroep Repelakker-Noordveld

Gericht aan: Commissieleden van de commissie Ruimte, Economie en Financiën van de gemeente Maashorst

Voor u ligt de reactienota van de belangengroep Repelakker-Noordveld, als reactie op de stukken die door de gemeente Maashorst zijn gepubliceerd in relatie tot de ontwikkeling Repelakker fase 3. De volgende stukken zijn beschikbaar gesteld ten behoeve van de commissievergadering Ruimte, Economie en Financiën gepland op woensdag 21 september 2023:

- Raadsvoorstel gebiedsvisie Repelakker fase 3;
- Bijlage 1; Gebiedsvisie Repelakker fase 3 (concept, d.d. 26-07-2023);
- Bijlage 2; Raadsbesluit gebiedsvisie Repelakker fase 3;
- Bijlage 3; Participatieoverzicht

Gelet op de grote hoeveelheid aan informatie die we aan u verstrekken, hebben wij ervoor gekozen om u deze informatie voor de commissievergadering aan te bieden. Daarnaast hebben wij spreekrecht aangevraagd tijdens de commissievergadering van 21 september (Agendapunt 8d). Als belangengroep beantwoorden we graag eventuele vragen, en staan open voor gesprek, met elke daarin geïnteresseerde partij en/of commissie-/raadslid.

### **Leeswijzer**

Deze notitie is geschreven als een reactie op de stukken die zijn gepubliceerd ten behoeve van de commissievergadering van 21 september 2023 en uiteindelijk het te nemen raadsbesluit tijdens de raadsvergadering van 28 september 2023. We kiezen er bewust voor om alle informatie die tot op heden door de belangengroep is opgesteld, in combinatie met alle interactie die heeft plaatsgevonden met de gemeente/ontwikkelaars, deel uit te laten maken van deze notitie. Deze keuze is gemaakt omdat alle informatie gezamenlijk een belangrijk onderdeel is voor de onderbouwing van ons standpunt. Daarnaast geven we u hiermee inzicht in het doorlopen proces. Deze reactienota is als volgt ingedeeld:

- Hoofdstuk 1; introductie van de belangengroep, de geschiedenis van de ontwikkeling Repelakker fase 3 en introductie van de interne stakeholders betrokken bij de ontwikkeling;
- Hoofdstuk 2; Samenvatting van de reactie van de belangengroep op de gepubliceerde stukken van het raadsvoorstel gebiedsvisie Repelakker fase 3 gevolgd door een advies aan de raadsleden ten behoeve van het raadsvoorstel;
- Bijlage 1; Inhoudelijke onderbouwing van de reactie op het raadsvoorstel Repelakker fase 3;
- Bijlage 2; Inhoudelijke onderbouwing van de reactie op de gebiedsvisie Repelakker fase 3;
- Bijlage 3; Overzicht van de participatie tussen de belangengroep en ontwikkelaar/gemeente, waarbij per moment de gemaakte afspraken en resultaten zijn weergegeven;
- Bijlage 4; Vragen belangengroep over concept verkeersonderzoek inclusief beantwoording door gemeente Landerd d.d. 09-09-2021;

- Bijlage 5; Eerste reactie belangengroep over definitief verkeersonderzoek inclusief beantwoording door gemeente Landerd d.d. 30-10-2021;
- Bijlage 6; Uitgebreide reactie belangengroep op definitief verkeersonderzoek d.d. 07-12-2021;
- Bijlage 7; Eerste Inspreekreactie Belangengroep raadsvergadering d.d. 28-01-2021;
- Bijlage 8; Tweede inspreekreactie Belangengroep raadsvergadering d.d. 28-01-2021;
- Bijlage 9; Inspreekreactie Belangengroep raadsvergadering d.d. 30-09-2021;
- Bijlage 10; Visie belangengroep Masterplan Repelakker d.d. 02-06-2022

Gezien de omvang van de documentatie hebben wij ervoor gekozen om deze reactienota inclusief bijlagen 1, 2 en 3 te combineren. Bijlagen 4 t/m 10 zijn als afzonderlijke bijlagen toegezonden. Bijlagen 1 t/m 3 gaan over de actuele documenten en bijlagen 4 t/m 10 over het doorlopen proces.

## Hoofdstuk 1; Introductie

In november 2020 heeft de gemeente Landerd aangekondigd Repelakker 3 te gaan ontwikkelen. In de plannen werd gesproken over de toevoeging van ca. 380 woningen, waarbij in de eerste fase 140 woningen zouden worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan voor fase 1 zou in 2021 gereed zijn, waarna de bouw zou starten in 2022.

Naar aanleiding van deze publicatie zijn een aantal bewoners van Repelakker fase 1, 2 en Noordveld bij elkaar gekomen, om ons standpunt ten opzichte van deze ontwikkeling te formuleren. Hierbij hebben we alle buurtbewoners benaderd en gevraagd om input. Hierdoor hebben wij een goed beeld van hoe in de buurt wordt gekeken naar de ontwikkeling.

Gedurende het traject zijn wij veelvuldig in contact geweest met de gemeente en overige belanghebbenden (een uitgebreide procesbeschrijving en onze input hierin is weergegeven in bijlage 3 van deze notitie). Wij benadrukken dat we vanaf het begin niet hebben geprobeerd om de ontwikkelingen tegen te houden. We begrijpen dat er is gekozen om Repelakker uit te breiden, maar wilden vanaf de vroege planfase meedenken om ervoor te zorgen dat de belangen en zorgen die in onze wijk leven een plek kregen in het afwegingskader van deze ontwikkeling.

Repelakker fase 3 is één van de laatste grootschalige uitbreidingslocaties van het dorp Zeeland. Wij erkennen het belang van woningbouw voor het behoud van de leefbaarheid van het dorp. Echter zijn er voor ons enkele belangrijke voorwaarden waaraan vastgehouden moet worden tijdens het proces van deze gebiedsontwikkeling:

- *Verkeersafwikkeling en -veiligheid.* Als belangengroep benadrukken wij dat verkeersveiligheid altijd op één moet staan. Wij willen geen onduidelijkheden of open eindjes in het plan die in een later stadium kunnen leiden tot onveilige situaties. De ligging van de uitbreidingslocatie is complex door enerzijds de afbakening door de Bergmaas en anderzijds de drukte van de Kerkstraat. Maar tegelijkertijd is ook sprake van een jonge woonwijk, waar jonge kinderen zich elke dag door de wijk verplaatsen of buiten op straat spelen;
- *Ruimtelijke kwaliteit.* Zoals hiervoor aangegeven is Repelakker fase 3 (in zijn totaal) één van de laatste uitbreidingslocaties van het dorp Zeeland, maar ook een enorm grote uitbreidingslocatie voor de schaal van het dorp Zeeland. Wanneer alle woningen van fase 3 zijn ontwikkeld zullen ca. 400 - 480 woningen worden toegevoegd aan de bestaande woningvoorraad van het dorp. Momenteel telt het dorp Zeeland 2.792 woningen (2023). Dit betekent een uitbreiding van de bestaande woningvoorraad met ca. 17,2%(!) (waarbij in fase 1 ca. 200 woningen, respectievelijk 7,2%, worden toegevoegd aan de bestaande woningvoorraad). Het ontwikkelen van een plan met een dermate grote impact dient met veel zorgvuldigheid te worden uitgevoerd, gezien de impact die het voor vele jaren zal hebben op de directe omgeving, maar ook op het dorp Zeeland als geheel. De keuzes die nu door u worden gemaakt zullen enorm van invloed zijn op de toekomst van Zeeland. Deze keuzes moeten dan ook nauwkeurig worden afgewogen, zodanig dat deze geen negatieve invloed hebben op de (ruimtelijke) kwaliteit en leefbaarheid in het dorp;
- *Participatie.* Wij hebben vanaf het eerste begin geprobeerd om een open en meedenkende houding in te nemen in het participatieproces dat is doorlopen in de gemeente Landerd en later de gemeente Maashorst, gebaseerd op gelijkwaardigheid. Wij kennen de buurt en belangen goed. Daarnaast hebben we gelukkig ook best veel kennis over wonen, bouwen, verkeer en gebiedsontwikkeling in onze gelederen die wij graag ter beschikking stellen. Alle deelnemers in de belangengroep zijn zelf woonachtig in Repelakker fase 1, fase 2 of in de aangrenzende wijk De Velden. Wij vinden het belangrijk om actief te participeren, om de belangen van onze buurt te behartigen, maar ook omdat wij denken dat het zeker mogelijk is om een plan te ontwikkelen waarvoor draagvlak in de buurt bestaat. Onze mening is dan ook dat door middel van gesprek en afweging van belangen juridische procedures worden voorkomen.

### **Interne belangen gebiedsontwikkeling Repelakker fase 3.**

Voor de verdere onderbouwing van de reactie van de belangengroep Repelakker-Noordveld verder wordt uitgewerkt is het van belang om de interne belangen binnen de gebiedsontwikkeling Repelakker fase 3 te begrijpen. Hierbij wordt ingegaan op de belangen van de direct belanghebbenden in de ontwikkeling, zonder hier belangengroepen/omwonenden te benoemen. In het verleden heeft de gemeente Landerd ervoor gekozen om geen actief grondbeleid in de gemeente te voeren. Dit werd deels gevoed door de stagnatie in de woningbouwontwikkeling ten tijde van de ontwikkeling van Repelakker fase 1. Dit heeft ertoe geleid dat de gronden aansluitend aan Repelakker fase 1 en 2 (nu bestempeld als Repelakker fase 3) zijn aangekocht door projectontwikkelaars, met uitzondering van enkele percelen gelegen tegen de Kerkstraat nabij bedrijventerrein Hoefslag. Deze percelen zijn nog eigendom van de gemeente Maashorst (deze percelen maken overigens geen deel uit van de eerste fase van de ontwikkeling van Repelakker fase 3). Echter, doordat de te ontwikkelen percelen allen in eigendom zijn van ontwikkelaars, ontstaat een dynamiek binnen de gebiedsontwikkeling waarin het belang van het bouwen van woningen groot is. Wij begrijpen dat de gemeente Maashorst ruimte wil bieden voor deze ontwikkeling en een faciliterende rol vervult om invulling te geven aan de wens van de projectontwikkelaar om het gebied te bebouwen. Echter vragen wij u ook om het publieke belang altijd voorop te stellen, namelijk het realiseren van een prettige en veilige leefomgeving. Het initiatief en de uitwerking van het plan ligt bij de ontwikkelaar. Wij zien het echter als taak van de gemeente om duidelijke uitgangspunten en kaders te stellen aan de ontwikkeling en te toetsen en te borgen dat daaraan wordt voldaan. Met andere woorden: de belangen van het dorp Zeeland en de buurt moeten ten allen tijden nauwkeurig worden afgewogen in beslismomenten door de gemeente(raad).

De beoogde introductie van de Omgevingswet (in januari 2024) lijkt opeens van grote invloed op de gebiedsontwikkeling. Deze Omgevingswet is al lange tijd gepland, maar ook al meerdere keren uitgesteld. In de Omgevingswet worden meerdere wetten en andere regels over ontwikkelen en bouwen samengevoegd tot een nieuw omgevingsrecht. Enerzijds is het doel van de Omgevingswet om een veilige en gezonde leefomgeving in stand te houden en te beschermen. Anderzijds is het doel om de leefomgeving doelmatig te beheren, te gebruiken en te ontwikkelen ter vervulling van de maatschappelijke functie. Het gevolg voor de ontwikkelaars is dat er in principe meer mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling ontstaan, echter wordt de uitkomst van procedures minder zeker. Ook dient nadrukkelijk de participatie met de omgeving aantoonbaar te zijn geborgd. De gemeente krijgt hierdoor meer afwegingsruimte, op basis van één omgevingsplan voor het gehele grondgebied.

Er is echter ook de vrees dat deze wijziging in wetgeving kan leiden tot onduidelijkheid en mogelijk vertraging in procedures. We zien dat de gemeente en projectontwikkelaar, nu de datum van 1 januari bijna daar is, opeens versnellen. Kennelijk uit angst en onzekerheid van het doorlopen van nieuwe procedures onder de Omgevingswet. Volgens ons mag dit nooit de reden zijn om zaken te versnellen of bepaalde belangrijke keuzes nu niet af te wegen maar juist uit te stellen. Wij vinden dat in deze fase een zorgvuldige voorbereiding moet plaatsvinden, waarbij alle belangen goed worden afgewogen en een onderbouwde afweging plaatsvindt. In deze notitie (hoofdstuk 2 en meer specifiek in bijlage 1 en 2.) leggen wij uit waarom wij het gevoel hebben dat daar niet aan wordt voldaan in de opgestelde gebiedsvisie, maar dat er sprake is van "haastwerk".

## Hoofdstuk 2; Samenvatting reactie belangengroep op de gebiedsvisie

Op vrijdag 1 september jl. heeft de belangengroep een informeel bijpraatmoment gehad met de nieuwe projectleider namens de gemeente Maashorst en wethouder [REDACTED] (betrokken als portefeuillehouder van het project Repelakker fase 3). Hierin is het te doorlopen proces via een gebiedsvisie naar een ontwerpbestemmingsplan geschetst. Hierna zijn de stukken gepubliceerd voor de commissievergadering.

Dit is de samenvatting van onze bevindingen op de gepubliceerde stukken:

(In bijlage 1 en 2 is een uitgebreide beoordeling per document en per hoofdstuk op regelniveau weergegeven).

- De bijlagen bij de gebiedsvisie ontbreken. Hierdoor ontbreekt de motivatie van uitgangspunten. Hiermee is niet de totale inhoud van het plan beschikbaar gesteld aan de commissievergadering en uiteindelijk beschikbaar ten behoeve van het raadsvoorstel. Ook wij kennen niet alle bijlagen waardoor we hier niet inhoudelijk op kunnen reageren;
- In de verstrekte gebiedsvisie zijn diverse documenten als uitgangspunt genomen die niet meer actueel zijn, of waarvan niet de laatste versie is gehanteerd. De gebiedsvisie waarop nu een raadsvoorstel is geschreven, is daarmee niet deugdelijk en onvolledig;
- In het raadsvoorstel wordt gesteld dat er 'nog niets vast ligt qua verkeer'. Dit is ons inziens onacceptabel, omdat je geen gebiedsvisie kunt vaststellen, en daarmee een onomkeerbaar proces van de ontwikkeling in gang zet, zonder dat een goed beeld is gevormd of deze ontwikkeling qua verkeersintensiteit en verkeersveiligheid ook te realiseren zijn. De belangrijkste kaders en uitgangspunten zouden al doordacht moeten zijn. Dat is nog niet het geval. De resultaten van het verkeersonderzoek van Megaborn, waarop de gebiedsvisie is gebaseerd, zijn zeer discutabel en op onderdelen aantoonbaar onjuist. Het is dan ook onwenselijk dat de uitgangspunten en oplossingen op gebied van verkeer gebaseerd op dit onderzoek als feit zijn opgenomen in de gebiedsvisie en het bijbehorende vlekkenplan. Dit geeft een vooringenomen standpunt in de oplossingsrichting, terwijl in het raadsvoorstel juist wordt gemeld dat er nog niets vast ligt. (Dit betekent dat dit strijdig is met het fair-play beginsel).

Naast bovenstaande bevindingen zijn wij ook zeer benieuwd naar de anterieure overeenkomst die is gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaars in juni 2023. Om inzicht te krijgen in deze overeenkomst is een WOO-verzoek gedaan op 5 september 2023. Tot op heden is nog geen informatie verstrekt. De lijst met bijlagen van de anterieure overeenkomst is door ons ingezien, om in overleg met de gemeente de inhoud van de aan te leveren informatie te bepalen. Twee bijlagen hierin vallen op, te weten 'Visiedocument' en 'Bankgarantie verkeersontsluiting Bergmaas'. Uiteraard kennen wij de inhoud van de anterieure overeenkomst en deze bijlagen niet, echter vragen wij ons wel sterk af of dat er daadwerkelijk 'nog niets vast ligt qua verkeer'. Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar de informatie die door de gemeente wordt verstrekt, maar ook naar het standpunt van de raad ten aanzien van het voorliggende raadsvoorstel en de (mogelijke) afspraken die zijn gemaakt in de anterieure overeenkomst.

- In de aanleiding van het raadsvoorstel staat dat in juni 2023 een anterieure overeenkomst is gesloten tussen de ontwikkelaars en de gemeente. In juli 2023 is de gebiedsvisie afgerond. Deze wordt in september 2023 ter vaststelling aangeboden aan de raad. Verderop in het raadsvoorstel staat dat wanneer een negatief besluit wordt genomen een opschortende voorwaarde uit diezelfde anterieure overeenkomst van toepassing wordt, waardoor kostenverhaal niet is geborgd. We nemen u even mee in het tijdspad: in november 2020 zijn de eerste plannen voor Repelakker fase 3 gevormd. Het gepresenteerde vlekkenplan wat onderdeel is van deze gebiedsvisie dateert van 22-04-2022. Tussen april 2022 en juni 2023 wordt geen voortgang gemaakt in de uitwerking van het project. In juni 2023 wordt een anterieure overeenkomst getekend en na de vakantieperiode dienen besluiten te worden

genomen omdat anders opschorting in werking treedt. Het is voor ons onvoorstelbaar dat de gemeente zich in een dergelijke overeenkomst heeft ingelaten, terwijl juist alle tijd was voor uitwerking van de plannen. Nu dwingt de invoering van de Omgevingswet de raad om een besluit te nemen, terwijl uitwerking ontbreekt. We vragen ons nu dan ook af wat precies de dreiging is die hier wordt bedoeld. Zo lang de gebiedsvisie (nog) niet is vastgesteld, zullen naar onze mening ook nog geen plankosten worden gemaakt waarvoor kostenverhaal noodzakelijk is. Indien sprake is van opschorting, kan in overleg met de projectontwikkelaar alsnog een (eventueel aangepaste) anterieure overeenkomst worden afgesloten;

- Het vaststellen van een gebiedsvisie is de basis voor het opstellen van een ontwerpbestemmingsplan. Echter wordt het onderwerp verkeer als 'nog uit te werken' beschouwd. De ambitie van de gemeente is om de publiekrechtelijke procedures voor 1 januari 2024 op te starten (voor in werking treding van de Omgevingswet). De afgelopen 1,5 jaar is geen vooruitgang geboekt in de uitwerking van het onderwerp verkeer, terwijl hier wel ruimte, tijd en participatie van de belangengroep (met concrete voorstellen/uitwerkingen) voor beschikbaar was. In de gebiedsvisie is geen aanpak beschreven om dit in het komende kwartaal af te ronden. Het is dan ook een illusie om te stellen dat dit thema grondig is onderzocht en belangen gedegen zijn afgewogen voordat wordt gestart met de publiekrechtelijke procedures;
- Door het uitsluiten van het thema 'verkeer' door het als 'nog uit te werken' te beschouwen is het gevraagde raadsbesluit niet deugdelijk en niet volledig gemotiveerd onderbouwd;
- Het onderliggende verkeersonderzoek (Uitgevoerd door megaborn, d.d. 27-10-2021) wat als basis wordt gehanteerd voor de uitwerking van de gebiedsvisie is technisch niet correct. Ook de onderbouwing voor de keuze voor de voorkeursvariant is zowel procesmatig als technisch niet correct. Wij hebben hiervoor diverse malen bewijsmateriaal geleverd (zie bijlage 4 voor onze reactie op het conceptrapport d.d. 09-09-2021, bijlage 5 voor onze eerste reactie op de definitieve rapportage d.d. 30-10-2021 en bijlage 6 onze uitgebreide technische reactie op de definitieve rapportage d.d. 07-12-2021). Kort weergegeven zijn onze belangrijkste bezwaren tegen dit verkeersonderzoek:
  - o De uitgangspunten en kaders voor een gedegen onderzoek zijn onvoldoende. Er is geen visie op gebied van verkeer opgesteld, de uitgangspunten ontbreken en het onderzoek is enkel gericht op een kwantitatieve analyse (intensiteiten) in plaats van de combinatie van een kwantitatieve analyse met een kwalitatieve analyse (verkeersveiligheid);
  - o De gehanteerde intensiteiten in het verkeersonderzoek komen aantoonbaar niet overeen met de werkelijkheid. Dit hebben we toentertijd ook opgemerkt, echter is in de definitieve rapportage dit afgedaan als 'niet belangrijk';
  - o De technische haalbaarheid en uitwerking van de verschillende varianten zijn niet onderzocht. De technische haalbaarheid (met name op gebied van verkeersveiligheid) van de voorkeursvariant is niet realistisch;
  - o Naast bovenstaande 'fouten' is de gehanteerde beoordelingssystematiek van de varianten niet correct. De beoordelingssystematiek is namelijk zo opgesteld dat altijd dezelfde variant (variant 2) als voorkeursvariant naar voren komt. Hierdoor ontbreekt een afgewogen onderbouwing van de keuze.

Wij hebben meermaals met de gemeente over dit onderwerp gesproken. De gemeente heeft diverse toezeggingen gedaan dat varianten voor verkeersafwikkeling in Repelakker worden afgewogen (zie het onderdeel participatie in bijlage 3.). Echter heeft tot op heden nog steeds geen herziening, dan wel nieuwe afweging, op dit gebied plaatsgevonden. Hiermee is het vertrouwen van ons in de betrouwbaarheid van de gemeente sterk afgenomen. De gemeente weet immers dat dit punt voor ons als belangengroep het belangrijkste is, omdat we niet passende intensiteiten en sluipverkeer in de wijk willen voorkomen;

- Tot op heden heeft slechts zeer beperkt participatie met de belangengroep plaatsgevonden. Alle participatiemomenten benoemd in het participatie-overzicht zijn momenten geweest waarop mededelingen zijn gedaan vanuit de gemeente richting de belangengroep. Geen

enkele inhoudelijke inbreng van de belangengroep is geanalyseerd, beoordeeld dan wel afgewogen. Dit betekent dat enkel het zenden van informatie heeft plaatsgevonden vanuit de gemeente naar de belangengroep. Daarbij hebben wij de ontwikkelaar gedurende de afgelopen twee jaar nog nooit 1-op-1 gesproken. Wij stellen dan ook dat de belangen en alternatieven van de belangengroep (ondanks aandringen en het voorstellen van diverse alternatieven) niet zijn afgewogen in het voorliggende raadsvoorstel.

#### **Aanbeveling**

Wij vragen u om de gemeenteraad te adviseren om (nog) niet in te stemmen met het voorliggende raadsvoorstel. Het voorstel is onvolledig, niet zorgvuldig voorbereid, niet alle belangen zijn evenredig afgewogen en door de gemeente zijn toezeggingen gedaan die niet zijn opgevolgd. In het voorstel wordt dreigende taal gehanteerd in relatie tot de opschortende voorwaarde vanuit de anterieure overeenkomst. Echter betreft het hier (slechts) een opschortende voorwaarde en geen ontbindende voorwaarden. Dit biedt ruimte en perspectief.

Wij stellen dan ook voor om de gebiedsvisie in combinatie met het verkeersonderzoek volledig te herzien en een onderbouwde gewogen keuze te maken in oplossingsmogelijkheden en deze voor te leggen aan de raad, alvorens de gebiedsvisie (als opmaat voor het ontwerpbestemmingsplan) vast te stellen. Als belangengroep zijn wij nog steeds bereid om hier actief over mee te denken.

## Bijlage 1; Inhoudelijke onderbouwing van de reactie op het raadsvoorstel Repelakker fase 3

In deze bijlage zijn de inhoudelijke opmerkingen op het raadsvoorstel Repelakker fase 3 weergegeven. Geadviseerd wordt om deze opmerkingen direct in relatie tot het voorstel te lezen, zodat op regelniveau de relaties kunnen worden herkend:

- In de aanleiding is gesteld dat een anterieure overeenkomst is gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar in juni 2023. Het voorliggende voorstel geeft verderop aan dat de anterieure overeenkomst (met betrekking tot de kostendekking) wordt opgeschort indien de gebiedsvisie niet wordt vastgesteld. Opmerkelijk is dat de anterieure overeenkomst in juni 2023 is getekend door beide partijen, de gebiedsvisie dateert van juli 2023 en een besluit hierop (met direct dus opschortende voorwaarden) wordt gevraagd in september 2023. Dus voor de vakantieperiode wordt een anterieure overeenkomst getekend (gebaseerd op stukken daterend van april 2022) en direct na de vakantieperiode moet een besluit worden genomen omdat anders opschortende voorwaarden in werking treden. Het is voor ons lastig voor te stellen in wat voor een positie de gemeente zichzelf heeft weten te positioneren (of laten dwingen) om een dergelijke overeenkomst af te sluiten. Overigens heeft de belangengroep de anterieure overeenkomst niet ingezien. Hiervoor is op 5 september 2023 een WOO-verzoek ingediend bij de gemeente Maashorst. Ten tijde van het schrijven van deze reactienotie is nog geen volledige invulling gegeven aan dit WOO-verzoek, en is uitstel gevraagd omdat eerst akkoord voor zienswijze moet worden aangevraagd bij de ontwikkelaars. Dit begrijpen wij. De gemeente heeft ons daarnaast verzocht om aan te geven welke bijlagen we willen ontvangen. Hiervoor hebben wij inzicht gekregen in de lijst van bijlagen (dus niet de bijlagen zelf, enkel de overzichtslijst). Opvallend is dat in deze lijst een visiedocument is benoemd. Uiteraard kennen wij de inhoud niet van dit visiedocument, echter wanneer het hier de voorliggende gebiedsvisie betreft is het opvallend dat hier al anterieur afspraken over zijn gemaakt terwijl de raad hier nog geen akkoord op heeft gegeven. Daarnaast valt op dat een de bankgarantie verkeersontsluiting Bergmaas onderdeel is van de bijlagen van de anterieure overeenkomst. Wij vragen ons dan ook nadrukkelijk af of het thema 'verkeer' dan ook nog steeds volledig open is (zoals wordt aangegeven in het raadsvoorstel) of hier toch al meer concrete afspraken zijn gemaakt tussen de gemeente en de ontwikkelaars. Wij ontvangen de stukken omtrent ons WOO-verzoek dan ook met belangstelling;
- In het onderdeel proces is gesteld dat in september 2023 een informatieve bijeenkomst is gepland voor belangstellenden ter afsluiting van het participatietraject bij het tot stand komen van de gebiedsvisie. In de gebiedsvisie wordt veel geschreven over het verkeer en verkeersafwikkeling binnen het plangebied. In dit raadsvoorstel wordt juist gesteld dat nog niets vast ligt qua verkeer. Het is opmerkelijk dat het participatietraject in september wordt afgesloten terwijl één van de belangrijkste thema's (is gebleken uit de gesprekken van de afgelopen twee jaar) nog niet is afgehecht. Alle opmerkingen en suggesties die hierover door de belangengroep zijn gedaan, zijn ook nergens terug te vinden/lezen. Het besluit insinueert dan ook dat er geen participatie meer plaats kan vinden op het thema verkeer na het moment van de informatieve bijeenkomst (op 13 september 2023). Dit is volledig tegenstrijdig met elkaar;
- In het onderdeel 'vervolg' wordt gesteld dat met het vaststellen van de gebiedsvisie en het sluiten van de anterieure overeenkomst een volgende stap in het ontwikkelproces mogelijk wordt gemaakt, namelijk de ontwerpbestemmingsplanprocedure. Hierbij wordt vermeld dat in het stedenbouwkundig ontwerp het onderdeel verkeersafwikkeling een plek krijgt. Gezien de inwerking treding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is het doel van de gemeente/ontwikkelaar om het ontwerpbestemmingsplan voor deze datum te publiceren. Dit betekent dat enkel het vaststellen van de gebiedsvisie de vrijheid geeft aan het college van burgemeester en wethouders om het ontwerpbestemmingsplan te publiceren. Echter zijn nog er nog open eindjes en is niet helder op welke wijze de raad nog inspraak krijgt in de



vaststelling van de uitwerking van deze open eindjes. Dit is voor ons onvoldoende, omdat dit wat ons betreft moet zijn uitgewerkt en vastgesteld voordat wordt gestart met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. Een zorgvuldige voorbereiding ontbreekt hierbij dan ook, terwijl hier de afgelopen 1,5 jaar ruimschoots de tijd voor is geweest.

Wat ons betreft moeten de volgende stappen worden uitgevoerd voordat over kan worden gegaan tot de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan:

- Actualiserend verkeersonderzoek met verkeerstellingen en kwalitatieve analyse in relatie tot verkeersveiligheid;
- Advies op basis van geactualiseerd verkeersonderzoek;
- Participatie (met onder andere de belangengroep) op basis van de resultaten uit het uitgevoerde verkeersonderzoek;
- Zorgvuldig besluit op basis van een geactualiseerd verkeersonderzoek;
- Implementatie van de resultaten uit het verkeersonderzoek in gebiedsvisie (een gebiedsvisie zonder open eindjes);
- Vaststelling van de herziene gebiedsvisie door de raad.
- Uitwerken van een ontwerpbestemmingsplan op basis van de nieuwe gebiedsvisie (waarbij B&W relevante feiten en belangen tegen elkaar heeft afgewogen);
- Publicatie van het ontwerpbestemmingsplan door het college van B&W;
- Vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan (na zienswijze en eventuele bezwaarprocedure);
- Uitwerken van de gebiedsvisie in combinatie met het vastgestelde bestemmingsplan tot een stedenbouwkundig plan;

De gemeente heeft het verkeersonderzoek in 2020/2021 uit laten voeren. Het definitieve verkeersonderzoek dateert van 27 oktober 2021. Wethouder [REDACTED] heeft op 9 december 2021 in de laatste raadsvergadering van de gemeente Landerd op aandringen van dhr. [REDACTED] van Maashorst Vooruit (waar wij hem nog steeds zeer erkentelijk voor zijn) toegezegd in overleg te treden met belangengroepen over het verkeersonderzoek. Tot op heden heeft nog geen herziening of zorgvuldige afweging van belangen en input plaatsgevonden. Het in drie maanden uitvoeren van bovenstaande opvolgende activiteiten is op zichzelf al een uitdaging. Laat staan in de voorliggende complexe gebiedsontwikkeling (Repelakker fase 3 en de ontwikkelingen op Voederheil in combinatie met de hoge verkeersintensiteiten in de directe omgeving). Het is dan ook illustrerend dat de ontwikkelaar en de gemeente dit in de afgelopen 2 jaar niet is gelukt. Het is dan ook een illusie om te veronderstellen dat dit nu wél gaat lukken binnen de komende 2,5 maand;

- In het tweede argument van de onderbouwing van het beoogd effect wordt gesteld dat het bijbehorende vlekkenplan op hoofdlijnen laat zien waar wonen, natuur en water, en de hoofdverkeersontsluiting voorzien wordt. Zoals al eerder aangegeven geeft het presenteren van de hoofdverkeersontsluiting een vooringenomenheid richting de oplossingsrichting, terwijl er wordt gesteld dat er nog niets vast ligt qua verkeer;
- In het derde argument van de onderbouwing van het beoogd effect wordt gesteld dat de verkeersafwikkeling en landschappelijke inpassing de kwetsbaarheden zijn in de gebiedsontwikkeling. De belangengroep erkent dit. Echter een vervolgstap is op korte termijn het publiceren van het ontwerpbestemmingsplan. Een voldoende gemotiveerde onderbouwing op basis van de afweging van alle belangen kan op deze korte termijn nooit plaatsvinden;
- In het vijfde argument van de onderbouwing van het beoogd effect is gesteld dat de gebiedsvisie tot stand is gekomen met kennis en inzichten van de omgeving. Zoals in deze reactienotitie te lezen heeft de belangengroep diverse malen input en suggestie geleverd voor de uitwerking van de gebiedsvisie. De gemeente heeft geen enkele van de suggesties onderzocht dan wel afgewogen. De stelling dat de gebiedsvisie tot stand is gekomen met kennis en inzichten van de omgeving is onjuist. (Zie bijlage 3 van deze reactienota voor de gemaakte afspraken en resultaten uit het participatieproces);

- In het zesde argument van de onderbouwing van het beoogd effect is gesteld dat de het uiteindelijke bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden. Deze stelling is correct. Echter is dit moment pas nadat de publiekrechtelijke procedure (ontwerpbestemmingsplan-procedure) is doorlopen. Het volgende proces wordt namelijk gehanteerd:
  - o Vaststelling gebiedsvisie (september 2023);
  - o Uitwerking ontwerpbestemmingsplan en publicatie van het ontwerpbestemmingsplan door het college van burgemeester en wethouders;
  - o Terinzagelegging van het ontwerpbesluit door het college van burgemeester en wethouders;
  - o Indienen van zienswijzen op het ontwerpbesluit (voor iedereen die zienswijze wil indienen);
  - o Reactie op de zienswijzen door het college van burgemeester en wethouders;
  - o Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad;
  - o (Eventuele beroepsprocedure bij de Raad van State).

Dit betekent dat de gemeenteraad enkel nog betrokken is in de vaststelling van het bestemmingsplan. Met andere woorden: de gemeenteraad wordt enkel nog betrokken bij het definitieve bestemmingsplan en buitenspel gezet in het vaststellen van de oplossingen omtrent de open eindjes. Bij het instemmen met deze gebiedsvisie heeft de gemeenteraad geen inbreng/bevoegdheid meer tot aan het moment van vaststelling. Met de open eindjes en de discussie over de inhoud en kwaliteit van deze gebiedsvisie is dit wat ons betreft ongewenst;

- In de eerste kanttekening is gesteld dat de introductie van de Omgevingswet mogelijk vertragend werkt op de planuitwerking. Hierbij erkent de gemeente dat er nu snelheid gemaakt moet worden en daarmee er alles aan gedaan moet worden om het ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari te presenteren. Wat ons betreft bevestigt dit het 'haastwerk' wat nu wordt gedaan, wat nadrukkelijk is terug te zien in de vele slordigheden in de gebiedsvisie. Wat ons betreft geeft dit een onvoldoende solide basis voor een dergelijke grootschalige gebiedsontwikkeling;
- In de twee kanttekening is gesteld dat de gebiedsvisie verschillende aandachtspunten en kwetsbaarheden heeft die nog extra aandacht verdienen. Naast het thema 'verkeer' zijn er volgens de gemeente nog meer aandachtspunten en kwetsbaarheden. Deze zijn niet benoemd in het raadsvoorstel, echter ook niet in de gebiedsvisie. Hiermee erkent de gemeente dat er nog open eindjes zijn, zonder deze expliciet te benoemen en zonder aan te geven op welke wijze deze worden uitgewerkt tot de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan;
- In de derde kanttekening wordt erkent dat het thema 'verkeer' nog nader wordt uitgewerkt. Hier wordt gesproken over een stedenbouwkundig plan. Er is geen aanpak beschreven wanneer en op welke wijze dit stedenbouwkundig plan wordt uitgewerkt. Ook is niet beschreven welke rol de gemeenteraad heeft in de vaststelling van dit plan. Echter is dit een nadere uitwerking van het thema 'verkeer'. Het zou ons verbazen als de gemeenteraad hier geen besluit over hoeft te nemen. Wat de realisatie is met het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt, echter kunnen wij ons voorstellen dat eerst het ontwerpbestemmingsplan wordt vastgesteld en daarna het stedenbouwkundig plan verder wordt uitgewerkt. Door deze volgorde worden eerst de juridische kaders vastgelegd en daarmee dus ook de wegenstructuur. Hierna volgt de uitwerking van het thema verkeer op basis van het ontwerpbestemmingsplan. Het is dan ook absurd om te stellen dat het thema 'verkeer' nog volledig open is. De oplossing zoals gepubliceerd in de gebiedsvisie is namelijk ook de wijze waarop het geheel wordt vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan. De volledige vrijheid op dit thema is daarmee volledig tenietgedaan;
- In de vierde kanttekening wordt gesteld dat opschortende voorwaarden van de anterieure overeenkomst in werking treden bij een negatief besluit. Zoals hiervoor aangegeven verbaast het ons dat de gemeente zich in een dergelijke positie heeft weten te manoeuvreren bij het

ondertekenen van de anterieure overeenkomst. Echter betreft het hier slechts een opschortende voorwaarde en geen ontbindende voorwaarde. Dit biedt de gemeente de ruimte en perspectief om juist eerst nog een gedegen oplossingsrichting uit te werken alvorens verder wordt gegaan met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. Daarbij zijn naar onze mening nog geen kosten gemaakt waarvoor de gemeente momenteel gebruik moet maken van het kostenverhaal. Immers is de ontwikkelaar de initiatiefnemer van de ontwikkeling. Het kostenverhaal wordt pas concreet bij de verdere procedures en de (uitwerking richting de) feitelijke realisatie;

- In de paragraaf 'participatie' wordt nogmaals bekrachtigd dat de informatieve bijeenkomst voor belangstellenden (deze heeft plaatsgevonden op woensdag 13 september jl.) de afsluiting is van het participatietraject is. Met andere woorden: het participatietraject is bij deze afgesloten, enkel via de publiekrechtelijke procedures hebben de belanghebbende nog inspraak in de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan, namelijk via zienswijze (/beroepsprocedures). Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt wellicht weer een participatietraject opgestart, enkel zijn dan de grote keuzes reeds vastgelegd in het bestemmingsplan. Er wordt dan enkel nog geparticipeerd in de marge. De open eindjes bestaan dan namelijk ook niet meer omdat de primaire keuzes dan al zijn gemaakt in het bestemmingsplan. Dit blijkt ook uit de beschrijving van de procedure zoals deze is verwoord in de paragraaf 'vervolg'.

## Bijlage 2; Inhoudelijke onderbouwing van de reactie op de gebiedsvisie Repelakker fase 3

In deze bijlage zijn de inhoudelijke opmerkingen op de gebiedsvisie Repelakker fase 3 weergegeven. Geadviseerd wordt om deze opmerkingen, die per hoofdstuk zijn gebundeld, in relatie tot de gepubliceerde gebiedsvisie te lezen, zodat op regelniveau de relaties kunnen worden gelegd:

### Hoofdstuk 1; Aanleiding

- In de aanleiding (paragraaf 1.1) wordt gesteld dat een aanzienlijke uitbreiding gewenst is om te voorzien in de woningbehoefte nu en in de toekomst. Echter wordt hier op geen enkele wijze een koppeling gemaakt met het uitgevoerde (en door de gemeenteraad van Landerd vastgestelde) marktonderzoek Repelakker III (Marktonderbouwing Repelakker III, Zeeland, d.d. 20-juli 2021 opgesteld door Companen. Ter kennisgeving aangenomen: Raadsvergadering gemeente Landerd 30-09-2021). Hier wordt de woningbehoefte namelijk getemperd. Daarbij zijn al enkele harde- en zachte plantontwikkelingen in Zeeland actueel. Dit in combinatie met de veranderde omstandigheden is wat ons betreft een goede aanleiding om dit onderzoek (uit 2021) te actualiseren en te implementeren in de gebiedsvisie Repelakker fase 3. (In paragraaf 1.4.1 wordt nogmaals aangegeven dat de woningbehoefte niet elders mogelijk is. Dit terwijl hier geen onderbouwing van wordt gegeven). Ook wordt uit het voorstel niet duidelijk wat nu precies de zienswijze/invloed van de provincie is geweest, terwijl eerder is gecommuniceerd dat dit heeft geleid tot het besluit om gefaseerd te gaan bouwen;
- In de aanleiding (paragraaf 1.1) wordt gesproken over de structuurvisie 2014. Echter is deze structuurvisie niet meer actueel. De actuele structuurvisie dateert van 2019 (zoals te raadplegen via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl));
- In de aanleiding (paragraaf 1.1) ontbreekt een koppeling met de ontwerp-omgevingsvisie. Deze is uiteraard nog niet vastgesteld, echter verwachten wij wel dat het plan in lijn is met de ontwerp-omgevingsvisie, omdat hier ook uitspraken worden gedaan over Zeeland en Repelakker fase 3. Momenteel is niet getoetst of de voorliggende gebiedsvisie aansluit bij het karakter en kernpunten zoals deze zijn beschreven in de ontwerp-omgevingsvisie;
- In de paragraaf doel en status (paragraaf 1.3.1) wordt gesteld dat dit Visiedocument wordt vastgesteld door de Raad. Echter is het raar dat dit document geen definitieve status heeft, maar wel definitief wordt vastgesteld door de Raad. Dit document is na vaststelling dan ook direct de basis voor het ontwerpbestemmingsplan. Gezien het gevraagde raadsbesluit (vaststelling van het visiedocument, maar nog open eindjes hierin, onder andere op verkeer), is het niet logisch dit document vast te stellen, maar eerst de open eindjes uit te werken en het document definitief te maken alvorens het wordt vastgesteld door de raad;
- In de paragraaf bestemmingsplan (paragraaf 1.3.2) is gesteld dat dit visiedocument de basis vormt voor de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan voor fase 1. Gezien alle inhoudelijke opmerkingen die in deze notitie zijn weergegeven en de losse eindjes die worden gegeven in het gevraagde raadsbesluit lijkt het ons meer dan logisch om dit Visiedocument niet vast te stellen, maar eerst de 'fouten' te herstellen en het proces verder te doorlopen voordat het document wordt ter vaststelling wordt aangeboden aan de raad;
- In de paragraaf bestemmingsplan (paragraaf 1.3.2) wordt gesteld dat voor fase 1 een uitwerking plaatsvindt in een bestemmingsplan verbrede reikwijdte. Afweging en argumentatie voor de keuze voor een bestemmingsplan verbrede reikwijdte zijn zeer summier onderbouwd. Daarbij nogmaals verwijzend naar voorgaand punt waarbij is vermeld dat er veel schort aan dit document lijkt ons dat niet de juiste volgorde is. Nu lijkt de keuze vooral te zijn gemaakt in verband met snelheid (mogelijk in relatie tot afspraken gemaakt in de anterieure overeenkomst, maar in ieder geval in verband met de naderende in werking treding van de Omgevingswet). Wat ons betreft is dit een verkeerde afweging voor een dergelijk grote ontwikkeling. Voor verdere argumentatie voor deze keuze is dat invulling door middel van participatie met belanghebbenden kan worden vormgegeven. Dit geeft ons onvoldoende houvast in het beoogde participatietraject. Immers betreft dit een proces

waarbij het initiatief ligt bij het college van burgemeester en wethouders. Zij hoeven hiervoor geen inspraak/participatie uit de omgeving te verzamelen. Wel moeten zij belangen afwegen en een keuze onderbouwen;

- In de paragraaf interim omgevingsverordening Noord-Brabant (paragraaf 1.4.1) wordt verwezen naar figuur 1.3 (interim omgevingsverordening Noord-Brabant (2021)). Echter is dit niet de meest volledige plankaart. Het gebied is naast gebied voor 'verstedelijking afweegbaar' ook deels aangeduid als 'aardkundig waardevol gebied'. Dit geldt ook voor fase 1 van de ontwikkeling. Zoals reeds eerder aangegeven is er geen beschrijving gemaakt van de woonbehoefte in combinatie met de harde- en zachte plancapaciteit in het verstedelijkt gebied. In het visiedocument wordt gemeld dat ontwikkeling binnen 'stedelijk gebied' niet mogelijk is, maar hier is geen enkele onderbouwing voor geleverd. In het stedelijk gebied van de kern van Zeeland is dit volgens ons nog mogelijk zonder dat dit volledig is benut (ook behoort transformatie van cultuurhistorisch vastgoed en geschikt leegstaand vastgoed in de kern tot de mogelijkheden);
- In bovenstaande omgevingsverordening wordt onder 'verstedelijking afweegbaar' als voorwaarde gesteld dat met de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening wordt gehouden met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving. In 2012 is door de gemeenteraad van de gemeente Landerd het document 'Landschapsbeleidsplan gemeente Landerd' vastgesteld. In dit document wordt ingegaan op de verdiepingsslag van het landschapsbeleid voor de periode 2013 – 2027. In dit document wordt onderhavig plangebied aangeduid als een 'Bolle akker'. In dit document wordt het te ontwikkelen gebied als 'zeer kwetsbaar gebied' gekenmerkt, waarbij het volgende is gesteld: "Eenheid bolle akkers bewaren, niet beplanten en niet bebouwen". In de gebiedsvisie wordt op geen enkele wijze weergegeven hoe dit wordt ingebed/gerealiseerd in de planvorming (ondanks dat de omgevingsverordening hier specifiek naar verwijst). En evenmin wordt onderbouwd of/waarom hiervan wordt afgeweken. In hoofdstuk 2 van de gebiedsvisie wordt wel ingegaan op het ontstaan van de bolle akkers, maar er wordt geen afweging op inpassing gemaakt, zoals dit wel in het beleidsdocument en omgevingsverordening wordt verwacht. In lijn met bovenstaande wordt er ook niet ingegaan op de monumentale bomenstructuur die gelegen is in het gebied. Ook is deze monumentale bomenstructuur niet zichtbaar op het vlekkenplan;
- In de paragraaf 'Gebiedspromotie' (paragraaf 1.5) worden diverse stellingen ingenomen op gebied van woonbehoefte zonder dit feitelijk te onderbouwen. Dit betreft stellingname in woningbehoefte en in- en uitstroom van bewoners.

## **Hoofdstuk 2; Gebiedsanalyse**

- In de paragraaf 'Ontsluiting' (paragraaf 2.5) wordt verwezen naar een verkeersonderzoek uitgevoerd door het bureau Megaborn (uit 2021). Wij hebben dit ook mogen ontvangen:
  - o Op 6 september 2021 is dit onderzoek aan ons gepresenteerd, waarna wij op 9 september een inhoudelijke reactie hebben verzonden naar de behandelend ambtenaar (onze inhoudelijke reactie met vragen en antwoorden van de gemeente is bijgevoegd in bijlage 4). Overigens is al eerder een verkeersonderzoek uitgevoerd door IV-groep. Hiernaar wordt een aantal malen verwezen);
  - o Op 27 oktober 2021 is het definitieve verkeersonderzoek aan ons verstrekt, waarin een voorkeursvariant (variant 2 is gepresenteerd). Deze voorkeursvariant is in de gebiedsvisie verwerkt. De belangengroep was van mening dat Variant 2 zeer negatief is voor de verkeersveiligheid op Repelakker. Op 30 oktober 2021 hebben wij een brief verzonden aan het college van B&W van de gemeente Landerd waarin wij onderbouwen dat dit niet de juiste keuze is en dat er alternatieven mogelijk zijn (deze reactie is toegevoegd in bijlage 5). Toentertijd, en dit is wederom terug te lezen in de gebiedsvisie, is als uitgangspunt gekozen dat de drukte op de Kerkstraat niet mocht toenemen. Ons inziens is dit een onhoudbaar uitgangspunt bij zo'n massale gebiedsontwikkeling, tenzij (zoals in variant 2 het geval is) drukte van de Kerkstraat

wordt afgewenteld op de bewoners van Repelakker door te ontsluiten via de Vaandriglaan. Hierdoor wordt 'gebiedsvreemd verkeer' (lees: sluipverkeer) aangemoedigd om gebruik te maken van de Vaandriglaan. Immers wordt het (in deze variant) minder druk op de Kerkstraat;

- Tijdens de raadsvergadering van 9 december 2021 doet wethouder [REDACTED] (op verzoek van dhr. [REDACTED]) een toezegging dat een herziene afweging wordt gemaakt over de verkeersafwikkeling van het verkeer in Repelakker fase 3 in combinatie met Repelakker fase 1, fase 2 en de ontwikkeling rondom Voederheil. (Dit is terug te zien op YouTube: [https://www.youtube.com/watch?v=4hGdQ88Rasc&ab\\_channel=LTVLanderd](https://www.youtube.com/watch?v=4hGdQ88Rasc&ab_channel=LTVLanderd) (vanaf 01:19:00) Hierbij zou onze variant ook worden afgewogen. Dit heeft vertrouwen gewekt bij de belangengroep, doordat onze variant en inbreng nog eens tegen het licht zou worden gehouden. Echter is hier tot op heden nog steeds geen invulling aan gegeven, ondanks dat de behandelend ambtenaar na de samensmelting van de gemeente Landerd en de gemeente Uden ook als projectleider is aangesteld in de gemeente Maashorst. Op voorhand hebben wij hier met dhr. [REDACTED] over gesproken. De inhoudelijke argumentatie waarom het verkeersonderzoek van Megaborn niet deugt is bijgevoegd in bijlage 6;
  - Tijdens de diverse gesprekken met de gemeente Maashorst en de behandelend ambtenaar hebben we de verkeerssituatie besproken echter is op geen enkele wijze een afweging gemaakt (zoals te lezen in bijlage 3);
  - Wij snappen werkelijk niet dat de voorkeursvariant dan nog steeds op het vlekkenplan en in de gebiedsvisie is opgenomen. Het moet op basis van onze uitgebreide eerdere inbreng toch duidelijk zijn dat deze variant tot een enorme verkeersdruk in Repelakker zal leiden, terwijl het alternatief dat wij hebben uitgewerkt geen nadelen kent en op veel draagvlak kan rekenen. Waarom wordt ook in deze visie nog steeds niet inhoudelijk ingegaan op onze suggesties, varianten en alternatieven?
  - In het raadsvoorstel wordt juist aangegeven dat het onderdeel verkeer nog geheel open is. In de periode tussen december 2021 en september 2023 is volgens ons geen voorgang geboekt op het gebied van verkeer. Wij hebben diverse doorrekeningen aan de gemeente gepresenteerd, echter is geen enkele wijze ons belang afgewogen dan wel gedegen onderbouwing voor de oplossingsrichting gepresenteerd (ondanks dat hier wel diverse mondelinge toezeggingen voor zijn gedaan. Ook is er geen enkele handreiking van de gemeente, dan wel van de ontwikkelaar gedaan om gezamenlijk naar een oplossing te werken. Wij verwachten dan ook niet dat een gedegen uitwerking van een oplossing voor de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling volgt in de periode tot het ontwerp bestemmingsplan. Dit heeft immers in de afgelopen twee jaar ook niet plaatsgevonden. Daarbij geeft het presenteren van deze oplossingsrichting en verwijzen naar bijbehorende onderbouwing (die aan alle kanten rammeit) een vooringenomenheid richting de oplossing terwijl in het raadsverzoek juist nadrukkelijk wordt vermeld dat dit nog geheel open is. Dit is voor ons onbegrijpelijk.
- In de paragraaf Ontsluiting (paragraaf 2.5) wordt gesteld dat één van de uitgangspunten is dat het verkeer in het centrum niet mocht toenemen en er een spreiding was van het verkeer op het omliggende netwerk. Zoals te lezen in onze notitie uit 2021 is dit uitgangspunt nooit van tevoren geformuleerd. Dit uitgangspunt is gedurende de uitwerking van het plan toegevoegd. Daarbij (nogmaals), iedere uitbreiding van welk deel van Zeeland dan ook zal altijd tot een toename van verkeer op de Kerkstraat leiden simpelweg om het feit dat ook nieuwe bewoners gebruik gaan maken van de voorzieningen in de kern van Zeeland. Door deze stelling als uitgangspunt aan te nemen is geen enkele woningbouwontwikkeling in Zeeland meer haalbaar. Een oplossing voor het terugbrengen van verkeer op de Kerkstraat ligt volgens ons dan ook niet in de externe ontwikkelingen (Lees: ontwikkelingen buiten de Kerkstraat,

zoals Repelakker), maar in de ligging, structuur en vormgeving van de Kerkstraat zelf. Met andere woorden: als de gemeente de hoeveelheid verkeer op de Kerkstraat wenst terug te brengen dient de Kerkstraat zelf te worden onderzocht en opnieuw te worden ingericht;

- In de paragraaf Ontsluiting (paragraaf 2.5) wordt verwezen naar het structuurplan Bergmaasvelden uit 2006. Het is correct dat in dit structuurplan een verbindingsweg vanaf de Kerkstraat (bekend als de huidige Vaandriglaan) naar de Bergmaas is weergegeven. Let op dat dit structuurplan dateert uit 2006, en dus reeds 17 jaar (!) oud is. Daarnaast is het geen vigerend document meer, gezien in 2014 (op basis van de nieuwe WRO, geïntroduceerd in 2008) de opvolger van het structuurplan, namelijk de structuurvisie is gepresenteerd en vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Landerd. Deze structuurvisie is daarna nogmaals herzien en vastgesteld in 2019 (en te raadplegen via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). Het is volgens ons dan ook raar dat de gemeente een plan als uitgangspunt hanteert wat niet meer vigerend is.

Daarbij sluit de eerdere voorgenomen inrichting van dit structuurplan niet aan bij de huidige inrichting van de Vaandriglaan. In dit structuurplan is deze weg namelijk vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (lees: 50 km/uur) met ca. 6 woningen direct ontsloten op deze weg. De functie van deze weg is het ontsluiten van het verkeer uit de kern van Zeeland. De overige woningen in het structuurplan worden via een parallelstructuur van wegen aangesloten op deze ontsluitingsweg. In de huidige situatie is deze weg (de Vaandriglaan) vormgegeven als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (lees: 30 km/uur) met als functie verblijven. Ook zijn ca. 32 woningen direct ontsloten aan deze weg (hier zijn de nieuwe woningen in Repelakker fase 3 nog niet opgenomen in de telling). De functie van de huidige inrichting sluit dus totaal niet meer aan bij de beoogde functie in het structuurplan. De keuze om af te wijken van dit structuurplan is gemaakt tijdens de ontwikkeling van Repelakker fase 1 (door de vaststelling van het bestemmingsplan Repelakker in juli 2010). Om nu toch op het idee uit het structuurplan Bergmaasvelden uit 2006 terug te grijpen is daarmee niet correct en niet uit te leggen aan de huidige bewoners van de Vaandriglaan en de overige bewoners van Repelakker fase 1 en 2. Zij zullen elke dag de enorme verkeersdruk ervaren als deze plannen doorgaan. Dit structuurplan mag dan ook absoluut geen uitgangspunt zijn voor de verdere planuitwerking;

- In de paragraaf Ontsluiting (paragraaf 2.5) wordt gesteld dat in 2020 door het college van Landerd een besluit is genomen om de realisatie van een rotonde op de Bergmaas mogelijk te maken. Deze passage klopt niet. Het verkeersonderzoek met daarin een voorkeursvariant is inderdaad vastgesteld door het college (2 november 2021). Echter heeft Wethouder Brands dit in december 2021 weer ter discussie laten stellen (zoals hierboven genoemd). Overigens betekent het nemen van het besluit dat het maken van een ontsluiting op de Bergmaas een mogelijk is, niet dat dit per definitie moet. Het is inderdaad één van de mogelijkheden. Echter met alle technische onmogelijkheden zoals wij deze al reeds in december 2021 aan de gemeente hebben aangeleverd dient dit nadrukkelijk worden heroverwogen (ook zoals wethouder ██████, en later ook wethouder ██████ heeft toegezegd om nader te (laten) onderzoeken);
- In de paragraaf Ontsluiting (paragraaf 2.5) wordt verwezen naar de rapportage van Megaborn. Hierboven hebben wij al aangegeven dat er veel schort aan deze rapportage. Echter wordt in de gebiedsvisie ook niet de definitieve (en vastgestelde) versie geciteerd. Het betreft hier namelijk niet de rapportage met kenmerk GLA2101-RO1, versie C2.0, d.d. 3 september 2021 maar de rapportage met kenmerk GLA2101-RO1, versie D2.0, d.d. 27 oktober 2021. Ook deze verwijzing naar een niet definitief meest actuele vastgestelde rapportage is wat ons betreft illustrerend voor de snelheid die is gemaakt om deze gebiedsvisie af te ronden. Let wel dat dit verkeersonderzoek 2 jaar geleden is vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Landerd. Dit onderzoek is nooit vastgesteld door de raad. Daarom is er ook nooit een politiek debat gevoerd over dit document, terwijl het wel een grote impact heeft op de geplande ontwikkeling. Enkele wijzigingen tussen de conceptversie en de definitieve versie zijn:

- In de conceptversie was de harde- en zachte plancapaciteit niet opgenomen in het prognosemodel 2030. Dit heeft grote impact op de verkeersstromen door Zeeland. Wij hebben dit als opmerking op de conceptversie meegegeven. In de definitieve versie is dit onderwerp benoemt, echter uitgesloten in het prognosemodel 2030. De rede hiervoor is dat niet opnieuw het prognosemodel hoefde te worden doorgerekend en geanalyseerd. Voor ons is dit onacceptabel;
- In de conceptversie waren significante verschillen in intensiteit zichtbaar tussen de rapportage van Megaborn (analyse van een model) en de eerdere fysiek uitgevoerde verkeerstellingen door IV-groep (door middel van fysieke verkeerstellingen). De rapportage van IV-groep gaf veel meer intensiteiten op bepaalde locaties. In de definitieve versie is dit afgedaan als: er is een afwijking zichtbaar tussen het model en de verkeerstellingen. Deze afwijking is niet te verklaren en daarmee is dit punt afgehandeld. Ook dit is voor ons onacceptabel;
- In de conceptversie hebben wij opmerkingen gemaakt over het sluipverkeer dat ontstaat door het toevoegen van deze ontsluiting. In de definitieve versie wordt gebiedsvreemd verkeer op de Vaandriglaan ontkent omdat dit verkeer gebruik zal maken van de nieuwe aansluiting bij Willemsen. Dit was voor ons toentertijd al niet te begrijpen. Echter werd dit gesteld door een deskundige, dus dat is de waarheid. Heden ten dage heeft de werkelijkheid ons ingehaald. Gezien de nieuwe aansluiting nabij Willemsen (Kerkstraat 117) voorlopig niet wordt gerealiseerd zal er dus wel degelijk sluipverkeer ontstaan op de Vaandriglaan (immers wordt dit niet afgevangen door de nieuwe aansluiting). Ook dit is voor ons onacceptabel;
- In de conceptversie is gesteld dat de voorkeursvariant (variant 2) niet leidt tot extra verkeer op de Kerkstraat. Echter bleek dit wel uit de analyse van de verkeerscijfers in het model. Dit is in de definitieve versie (op aandringen van ons) aangepast. Echter is de conclusie en aanbeveling hierop niet aangepast. Deze variant genereert namelijk ook wel degelijk een toename van verkeer op de Kerkstraat. Het is nu tussen neus en lippen door vermeld, maar de conclusie is niet gewijzigd;
- In de conceptversie zijn onderbouwende modellen meegezonden in de bijlage. In de vastgestelde definitieve versie zijn deze wel benoemd, echter niet toegevoegd.

Daarnaast voldoet het vastgestelde verkeersonderzoek niet aan de verdeelsleutel qua woningbouwtypologie die door de rijksoverheid is gepubliceerd in 2022 (na vaststelling van het definitieve verkeersonderzoek, echter leidend voor de ontwikkeling van Repelakker fase 3. De Rijksoverheid heeft onder andere gepubliceerd dat in iedere ontwikkeling moet worden gestreefd naar een aandeel van 30% sociale huur. In het definitieve verkeersonderzoek wordt een percentage van totaal 10% van sociale huur in combinatie met starters en levensloopbestendig gepubliceerd (totaal van deze drie typologieën). In de modellen die de belangengroep heeft opgesteld is deze verdeelsleutel voor de typologieën van woningen wel correct gehanteerd. Dit heeft namelijk een grote invloed op het aantal woningen en daarmee de verkeersgeneratie;

- In de paragraaf Ontsluiting (paragraaf 2.5) is een figuur gepresenteerd met daarin de ontsluitingsstructuur (figuur 2.15 Ontsluitingsstructuur). Deze structuur van ontsluiting klopt niet. Onderstaand is een opsomming van de fouten weergegeven:
  - De Bergmaas wordt hier gecategoriseerd als Rijksweg (100km/uur). Dit is niet correct. De Bergmaas is namelijk een Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/uur) die in beheer is bij de gemeente Maashorst;
  - De Kerkstraat wordt hier gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Dit is niet correct. De Kerkstraat is namelijk een Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur) vanaf de rotonde Kerkstraat-Voederheil;
  - De Voederheil is inderdaad wel een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). Echter zijn hier nieuwe ontwikkelingen gaande en vragen wij ons sterk af of dit nog steeds actueel is.



Bovenstaande is ook weer typerend voor het ontbreken van zorgvuldigheid van de samenstelling van de gebiedsvisie. Terwijl een goed begrip van de functie en bijbehorende typering van de wegenstructuur essentieel is om tot goede oplossingen te komen voor het uitwerken van de inrichting van Repelakker fase 3 en de ontsluiting van dit gebied naar haar omgeving.

### Hoofdstuk 3 Visie

- In de inleiding (paragraaf 3.1) wordt gesteld dat de ambitie voor Repelakker III is om nu en in de toekomst te voorzien in de woningbouwbehoefte van Zeeland. Deze stelling is zeer ambitieus, echter heeft ook veel impact op de andere harde- en zachte plancapaciteit in Zeeland. Door deze stelling zo op te schrijven is er geen ruimte meer voor andere plannen in de kern van Zeeland. Dit terwijl deze er wel zijn. Teruggrijpend op de Provinciale Omgevingsverordening moeten deze plannen juist voor gaan (omdat het hier inbreiding van stedelijk gebied betreft in plaats van een uitbreidingslocatie in verstedelijking afweegbaar gebied);
- In de inleiding (paragraaf 3.1) worden de doelgroepen gespecificeerd. Echter is er geen onderbouwing voor de keuze in deze doelgroepen en wordt niet verwezen naar het woningbehoefteonderzoek uit 2019 (dat specifiek was opgesteld voor Repelakker fase 3). Een onderbouwing waarom zoveel woningen worden toegevoegd ontbreekt totaal, ook is niet helder welke invloed de provincie heeft gehad op de keuze om te faseren;
- In de kernkwaliteit (paragraaf 3.2) wordt gesteld dat een rotonde de nieuwe entree vormt voor de wijk Repelakker. Hier wordt direct in een oplossingsrichting geschreven terwijl dit op dit moment nog niet aan de orde is. Een afweging of, en op welke wijze, de aansluiting wordt vormgegeven staat immers nog ter discussie. Daarnaast is het niet mogelijk (en zeer ongewenst in verband met verkeerveiligheid) om vanaf een Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/uur) direct aan te sluiten op een Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur). De functies van deze wegen sluiten niet bij elkaar aan en de snelheidsverschillen zijn te groot. Dit is een onveilige oplossing. In de praktijk wordt hier wellicht een verkeerskundig trucje toegepast, door een bord einde erftoegangsweg (verkeersbord RVV A02-30ze) van Zeeland op 10 meter van de rotonde te zetten. Hierdoor wordt de overgang als volgt Repelakker fase 3 (erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30km/uur), na het bord naar een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur) naar een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (80 km/uur). Theoretisch klopt deze overgang, echter in de praktijk levert dit zeer onveilige en onwenselijke situatie op. Wanneer er geen andere opties zijn in bestaande situaties kan dit een risico gestuurde afweging zijn. Echter wanneer men een nieuwe woonwijk ontwikkelt kan dit niet de basis voor de verkeersafwikkeling zijn. Dit is ook in strijd met de visie van het inrichten van wegen conform de principes van 'Duurzaam Veilig'. Aan deze principes heeft de gemeente Maashorst zicht ook geconformeerd. Het op deze wijze ontsluiten van de wijk is voor ons onacceptabel (en zou dat ook voor de gemeente ook moeten zijn als zij zich achter het principe van 'Duurzaam Veilig' schaart);
- In de laatste alinea van de kernkwaliteit (paragraaf 3.2) wordt gesteld dat een auto-ontsluiting op zowel de Bergmaas als Kerkstraat voorwaardelijk is voor de ontwikkeling. Deze stelling sluit totaal niet aan bij het voorliggende raadsvoorstel waarin dit juist nog als open punt wordt beschouwd. In de huidige plannen zijn geen varianten afgewogen waarin bijvoorbeeld een tweede ontsluiting op de Kerkstraat of een ontsluiting op de Voederheil, in combinatie met een andere fasering, (wat conform de typologie van de weg als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom zeer logisch zou zijn) zijn gemaakt. Er is hier sprake van vooringenomenheid, wat voor ons als belangengroep extra pijnlijk is omdat de variant die wij hebben uitgewerkt niet is afgewogen;
- In de laatste alinea van de paragraaf kernkwaliteiten wordt gesteld dat het doel is om geen directe verbinding tussen de Bergmaas en de Kerkstraat te maken om zo het sluipverkeer te voorkomen/ontmoedigen. Wij zijn hier voorstander van. Echter is de huidige locatie van de

nieuwe ontsluiting op de Bergmaas in strijd met de geldende, en breed geaccepteerde, richtlijnen op gebied van de inrichtingen van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom van het CROW. In publicatie 164c zijn deze richtlijnen gepubliceerd. In bijlage 6. Onderdeel B.2. Is ons standpunt nader toegelicht. Conclusie hiervan is dat de aansluiting nu op ca. 400 meter ten opzichte van de rotonde Voederheil is gelegen. Hiermee wordt niet voldaan aan de richtlijnen in de CROW-publicatie. Wanneer deze richtlijnen wel in acht worden genomen moet de rotonde ca. 100 meter zuidelijker komen te liggen. Invloed hierop zal hebben de voorgenomen ontsluiting van bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas, tussen rotonde Piekenhoef en rotonde Voederheil. Wanneer hier ook een aansluiting wordt gemaakt is het zeer aannemelijk dat de rotonde Repelakker naar het zuiden wordt verplaatst, omdat anders 4 kruisingen binnen 900 meter worden gerealiseerd. Hierdoor wordt de voorgestelde route vanaf de Bergmaas naar de Kerkstraat (via Repelakker fase 3 en 1) korter en daarmee interessanter voor sluipverkeer. Dit kan niet voorkomen worden door een aanpassing van de inrichting van de weg. Het is voor ons dan ook onbegrijpelijk dat geen technische toets van het bestaande vlekkenplan is gedaan op haalbaarheid (ondanks ons verzoek) alvorens dit wordt vastgesteld. Dit heeft namelijk in de verdere technische uitwerking een zeer negatief effect op de intensiteit (lees: meer sluipverkeer) in Repelakker fase 1. En het stimuleren van verkeer door de woonwijk is voor ons nu juist niet te accepteren;

- In de paragraaf centrale parkzone (paragraaf 3.3.1) wordt een referentiebeeld gegeven van de centrale parkzone (figuur 3.2). Wij zijn voorstander van het referentiebeeld wat wordt geschetst. In de beschrijving wordt aangegeven dat een minimale breedte van 30 meter, gemeten vanaf de huidige en toekomstige erfgrenzen (met enkel overschrijdingen toegestaan) wordt aangehouden. De beschrijving en de praktijk sluiten niet aan het referentiebeeld dat wordt geschetst. In het zuidelijk deel van repelakker fase 1 is het huidige profiel als volgt vormgegeven: vanaf de kavelgrens: 2m voetpad, 5 meter rijbaan. Dit betekent een breedte van 7m. Aan de andere zijde zal dit ook minimaal zo worden toegepast. Dit betekent dat minimaal 14m van de totale parkzone is gereserveerd voor infrastructuur (niet groen). Hierdoor blijft een breedte van 16m over voor de inrichting van groen. Met zeer flauwe taluds ten behoeve van de waterberging in combinatie met het afgegeven referentiebeeld sluit de tekst niet aan bij de gewenste toekomstige inrichting. Als de gemeente en de ontwikkelaar hier daadwerkelijk prioriteit en belang aan willen koppelen zal dit moeten worden opgerekt naar minimaal 40m. Ook de enkele uitzonderingen naar een versmalling moet worden uitgesloten in de beschrijving. Wij zien deze beschrijving in combinatie met de verbeelding dan ook graag nadrukkelijk opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan (in de regels en de verbeelding), zonder dat hier een dubbele functie of een verbrede reikwijdte aan wordt gekoppeld. Hiermee wordt de centrale parkzone echt als functie en harde begrenzing opgenomen in het bestemmingsplan. Als dit niet wordt gedaan biedt dit (middels de verbrede reikwijdte van het bestemmingsplan en de opmerking met mogelijke versmalling) geen stevige structuur en houvast voor de verdere planuitwerking. Gezien de ambitie die omtrent het parkgebied is geformuleerd gaan wij ervan uit dat ook de gemeente het belang ziet om dit eenduidig vast te leggen. Daarmee wordt de kans op bezwaarschriften vanuit Repelakker fase 1 en 2 en Noordveld ook verlaagd.;
- In de paragraaf Zone Bergmaas (paragraaf 3.3.3) is aangegeven dat in verband met mogelijk overlast van geluid geluidsafschermdende voorzieningen moeten worden genomen. Echter mogen deze niet veel hoger zijn dan 1,5m. In het huidige bestemmingsplan van Repelakker fase 1 (Zie de toelichting in het bestemmingsplan op ruimtelijke plannen, vastgesteld op 01-07-2010) is op basis van de wet geluidshinder een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De conclusie uit dit onderzoek was dat de afstand tussen de as van de Bergmaas en de gevelrooilijn minimaal 142 meter moest bedragen. Sindsdien is de Bergmaas voorzien van een nieuwe geluidsreducerende asfaltdeklaag, echter is de intensiteit op de Bergmaas nadrukkelijk toegenomen. Hierbij is nog een toekomstige groei in intensiteit van minimaal 10% en maximaal 30% (!) verwacht. Onze aanbeveling is dan ook om nogmaals (of in ieder

geval indicatief) te onderzoeken of voorgestelde oplossingen afdoende zijn om geluidsoverlast te voorkomen. Uiteraard wordt dit ook onderzocht ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan. Echter kan dit dermate dramatische gevolgen hebben dat kan blijken dat woningbouw in deze mate onhaalbaar is, dan wel verdere geluidsbeperkende maatregelen noodzakelijk zijn om het gewenste effect te halen die afbreuk doen aan de ruimtelijke ambities omtrent het dorps karakter etc. Een ander mogelijk effect is dat de woonblokken nabij de Bergmaas worden opgeschoven richting de centrale parkzone en dat deze daarmee (deels) komt te vervallen. Voor ons is dit onacceptabel en wij verwachtten dat dit voor de gemeente ook onacceptabel is gezien het belang dat vanuit de ambitie wordt gekoppeld aan het centrale parkgebied;

- In de paragraaf Bouwhoogtes (paragraaf 3.4.2) wordt gesteld dat vier solitairen in de parkzone afwijken van de gemiddelde woonvorm. Hier is het goed mogelijk dat hier een afwisseling in bouwhoogtes en daktypes ontstaat (met een maximum van vier bouwlagen). Ons ontbreekt de koppeling tussen deze afwijkende ontwikkeling en de ambitie voor een dorps karakter. In heel Zeeland zijn slechts zeer beperkt objecten met vier bouwlagen. Met name in een uitbreidingslocatie (dus niet een verstedelijkt gebied) is dit naar onze mening afwijkend ten opzichte van de ambitie en niet wenselijk;
- In de paragraaf 3.5 Kernkwaliteit – Mobiliteit wordt nogmaals het verkeersonderzoek van Megaborn aangehaald. Hierbij wordt gesteld dat spreiding van verkeer over drie verschillende aansluitingen voorwaardelijk is voor de ontwikkeling. Vanuit de belangengroep Repelakker hebben wij een herkomst-bestemming-analyse gemaakt op de bestaande situatie in combinatie met de diverse masterplannen die vanuit de gemeente zijn opgesteld (Alle varianten zijn doorgerekend). Uit deze analyse blijkt juist dat er een zeer onevenredige verdeling van het verkeer op de drie aansluitingen ontstaat bij de variant die is opgenomen in voorliggende vlekkenplan. Deze doorrekening hebben wij op verzoek van wethouder van Lankvelt en de behandeld ambtenaar van de gemeente Maashorst uitgevoerd, gepresenteerd en gedeeld in juni 2022 (inclusief een alternatieve inrichting). Dit is beoordeeld door de verkeerskundige van de gemeente Maashorst in juli 2022. Mondeling is ons aangegeven dat onze variant, qua verkeersafwikkeling, minimaal zo goed is als de variant uitgewerkt door de gemeente, en dat deze onze variant kwalitatief beter was dan de variant die is gepresenteerd door de gemeente. Hierna is er vanuit de gemeente echter geen enkele opvolging gegeven aan de doorrekening/ de variant die door ons is aangeboden (zoals te lezen in het onderdeel participatiemomenten);
- In de paragraaf Gemotoriseerd verkeer (paragraaf 3.5.1) wordt in de laatste alinea als uitgangspunt aangenomen dat de centrale parkzone verkeersluw wordt gemaakt. Dit betekent dat er geen doorlopende wegen voor gemotoriseerd verkeer lopen. Wij zijn voorstander van dit principe. Echter is dit niet terug te zien in het vlekkenplan dat is gepubliceerd in hoofdstuk 4. Waarom hier wel een kruising van de centrale parkzone voor gemotoriseerd verkeer wordt gemaakt is voor ons dan ook een raadsel terwijl het uitgangspunt hiervoor vrij scherp is. We merken op dat ook op dit punt ons verkeerskundig alternatief een betere variant is, die wel aansluit bij dit uitgangspunt;
- In de paragraaf Langzaam verkeer (paragraaf 3.5.2) wordt gesteld dat de centrale parkzone volop plek biedt om te wandelen en te verblijven. Hierbij wordt vermeld dat het gebied zoveel mogelijk autoluw wordt ingericht. Deze stelling is tegenstrijdig ten opzichte van de stelling (die veel beperkender is) in paragraaf 3.5.1. Wij willen dan ook dat de centrale parkzone niet zoveel mogelijk autoluw wordt ingericht, maar volledig verkeersluw wordt gemaakt (zoals gesteld in paragraaf 3.5.1). Dit betekent geen doorlopende wegen voor gemotoriseerd verkeer. Anders zal de ambitie van de centrale parkzone niet tot zijn recht komen.

#### Hoofdstuk 4: Vlekkenplan

- In hoofdstuk 4 wordt het vlekkenplan gepresenteerd. Wij willen benadrukken dat dit vlekkenplan niks nieuws is. Dit is namelijk dezelfde versie als in op 22-04-2022 is gepresenteerd. Hierna zijn nog diverse toezeggingen gedaan door de vertegenwoordigers (zoals te lezen in bijlage 3) terwijl hier geen opvolging aan is gegeven.;
- In de paragraaf Verkeer (paragraaf 4.3.3) wordt gesteld dat een nieuwe woonwijk een toename van het verkeer in de omgeving geeft. Wij zijn het hiermee eens, omdat dit altijd het geval zal zijn. Dit haalt ook het uitgangspunt en de beoordeling van de diverse varianten in het verkeerskundig onderzoek van Megaborn onderuit. Nogmaals stellen wij dat dit onderzoek niet aansluit bij de planontwikkeling en geen basis kan zijn voor de uitwerking van het thema verkeer (en daarmee het vlekkenplan);
- In de paragraaf gemotoriseerd verkeer (paragraaf 4.4.1) wordt nogmaals het verkeersonderzoek van Megaborn aangehaald. Ook hier wordt weer vermeld dat het verkeer in het centrum niet mag toenemen. Dit is tegenstrijdig met het uitgangspunt wat in paragraaf 4.3.3. is gedefinieerd (zoals in het punt hierboven aangehaald);
- In paragraaf gemotoriseerd verkeer (paragraaf 4.4.1) is wel een juiste categorie van wegen toebedeeld aan de Bergmaas en de wegenstructuur in Repelakker fase 3 (respectievelijk een GOW BuBeKo en een ETW BiBeKo). Hier wordt echter niet vermeld dat een directe koppeling tussen deze twee type wegen, conform de principes van Duurzaam Veilig, onmogelijk is;
- In de paragraaf gemotoriseerd verkeer (paragraaf 4.4.1) wordt gesteld dat aanvullende verkeer remmende maatregelen moeten worden genomen om sluipverkeer via de Vaandriglaan te ontmoedigen. Wij zijn positief in het feit dat erkend wordt dat sluipverkeer in deze oplossingsrichting ontstaat. We benadrukken nogmaals de omvang; de drukte op de verlengde Vaandriglaan wordt, als het totale plan wordt ontwikkelt, nog drukker dan nu op de Kerkstraat is. Echter is de voorgestelde oplossing (het toepassen van verkeer remmende maatregelen) een noodoplossing. Hier wordt een nieuwe woonwijk in een weiland ontwikkeld. Door het correct onderzoeken en ontwerpen van de wegenstructuur kan verkeer in de gewenste richting worden gestuurd, waardoor sluipverkeer volledig kan worden voorkomen. Deze stap wordt in de voorliggende gebiedsvisie (en in het eerder opgestelde verkeersonderzoek door Megaborn) overgeslagen. Hier wordt direct overgestapt naar de noodoplossing (verkeer remmende maatregelen) in plaats van het structureel op een abstracter niveau oplossen van dit risico;
- In de paragraaf gemotoriseerd verkeer (paragraaf 4.4.1) wordt het STOP-principe voorgesteld. Wij zijn voorstander van dit principe. Echter is dit een nieuw principe wat pas is geïntroduceerd in deze gebiedsvisie. Dit principe heeft geen onderdeel uitgemaakt van het verkeersonderzoek zoals uitgevoerd door Megaborn. Mogelijk resulteert dit uitgangspunt in een andere oplossingsrichting. Dit is nu niet onderzocht;
- In de paragraaf gemotoriseerd verkeer (paragraaf 4.4.1) wordt nogmaals aangegeven dat er geen doorlopende wegen voor gemotoriseerd verkeer door de centrale parkzone mogen lopen. Dit is in het huidige vlekkenplan wel het geval. Het voorgestelde vlekkenplan is daarmee in strijd met dit uitgangspunt;
- In de paragraaf langzaam verkeer (paragraaf 4.4.2) wordt gesteld dat er autoluwe wandel- en fietspaden worden toegepast richting Voederheil. Dit is een nieuw uitgangspunt dat eerder niet is geformuleerd. De weg Voederheil is juist een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW BiBeKo, ontwerpsnelheid 50km/uur). Het zou juist de moeite waard zijn om te onderzoeken of een noordelijke ontsluiting (zoals wij al eerder hebben geopperd) van het plan Repelakker fase 3 mogelijk is. Dit sluit namelijk perfect aan bij de principes van Duurzaam Veilig, in tegenstelling tot een ontsluiting van de woonwijk via de Bergmaas.

## Hoofdstuk 5; uitwerking

- In de paragraaf hoekoplossingen (paragraaf 5.2) wordt gesteld dat er wordt ingezet op dorps wonen. Hierbij worden hoekverdraaiingen in het stratenpatroon toegepast. Hierbij wordt vermeld dat dit leidt tot onconventionele hoeken. In de verdere uitwerking moet blijken hoe realistisch deze hoeken zijn. Ook dit hebben wij al eens gemeid bij de gemeente. Het risico dat hierin schuilt is dat dit principe in de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan (of in de plankaart van het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte) wegvalt of dat hier vaag over wordt gedaan. Deze hoekverdraaiingen zijn juist noodzakelijk om onder andere sluipverkeer tegen te gaan. Als hier op dit moment onvoldoende oplossingsrichting/houvast wordt geboden wordt dit teniet gedaan door het dubbel bestemmen van gebieden en daarmee de technische (simpelere) uitwerking mogelijk te maken;
- In de paragraaf Aansluiting op bestaande woningen (paragraaf 5.3) is het enige deel op gebied van al onze participatie zichtbaar, waarvoor onze dank. Wij hebben dit onderwerp ingebracht omdat de huidige bewoners van de Blazoenlaan allen een koopovereenkomst voor een kavel hebben gesloten met de gemeente waarin (privaatrechtelijk) is opgenomen dat zij 'wonen aan het water' hebben gekocht. Wanneer woningen hier direct achter worden gerealiseerd is dit in strijd met de koopovereenkomsten (waarbij de laatste slechts maximaal 2 jaar oud zijn) en bovendien is dit zeer onfatsoenlijk. Overigens hebben de bewoners van de Hellebaardlaan (vrije kavels) eenzelfde overeenkomst met de gemeente gesloten (in de huidige plannen wordt hier wel invulling aan gegeven).

## Hoofdstuk 6; Fasering

- In de paragraaf gemotoriseerd verkeer (paragraaf 6.4.1) wordt in de planning vermeld dat de verkeersaansluiting op de Kerkstraat er plaats van het tankstation buiten het plangebied van fase 1 en daarmee geen optie meer is. In de eerste kernkwaliteit wordt namelijk aangegeven dat de volledige centrale parkzone (paragraaf 6.2.1) wordt gerealiseerd. Een extra ontsluiting via de Kerkstraat, Hoefslag en/of Voederheil dient wat ons betreft onderdeel te zijn van één van de aansluitingen voor de verdere planuitwerking. Al het verkeer via Repelakker fase 1 is zeer ongewenst. Het uitsluiten van een dergelijke oplossing is wat ons betreft te kort door de bocht (vooral als in het raadsbesluit staat dat alle opties met betrekking tot verkeer nog open zijn);
- In de paragraaf gemotoriseerd verkeer (paragraaf 6.4.1) wordt gemeld dat de aansluiting op de Vaandrigaan nog wel steeds mogelijk en gewenst is. Dit sluit eveneens niet aan bij de heroverweging van de aansluitingen (ook in relatie tot het raadsbesluit). Daarbij heeft wethouder [REDACTED] (de verantwoordelijk wethouder voor het onderdeel verkeer) ons mondeling toegezegd (op 30 juni 2023) een nader onderzoek uit te laten voeren op het niet toepassen van deze koppeling tussen Repelakker fase 1 en Repelakker fase 3. Tot op heden is hier nog geen verdere invulling aan gegeven;
- In de paragraaf Langzaam verkeer (paragraaf 6.4.2) wordt gesteld dat de fietsverbinding richting voederheil buiten het plangebied is gelegen, echter dat hier wel een afweging wordt gemaakt om deze vooruitlopend op fase 2 te realiseren. Ons lijkt het niet meer dan logisch dat de aansluitingen voor het gemotoriseerd verkeer op eenzelfde wijze onderbouwd worden afgewogen. Sterker nog, voor gemotoriseerd verkeer is het nog noodzakelijker om verkeersproblemen te voorkomen en dit direct goed te regelen;
- De kadering van fase 1 is ook nieuw voor ons. Algemeen is er geen onderbouwing gegeven waarom voor de huidige afbakening van fase 1 is gekozen. Wij zien namelijk meerdere varianten mogelijk, die wellicht vanuit ruimtelijke kwaliteit in combinatie met verkeersafwikkelingen/verkeersveiligheid een betere keuze zijn dan de voorgestelde fasering. Onze diverse alternatieven en varianten sluiten hierop aan. De gemeente is hiervan op de hoogte, echter komen wij uiteraard graag in overleg om onze input ten behoeve van een afweging nogmaals te delen. Een keuze voor een kader van de fasering, zonder enkele onderbouwing is dan ook raar voor ons;

- Een belangrijk onderdeel van fasering is voor ons de gehanteerde route voor bouwverkeer. Bij het toepassen van een schil rond de huidige bebouwing is het aannemelijk dat dit een grote impact heeft op het huidige plangebied. In de afweging/onderbouwing van de fasering wordt hier geen enkele notie van gemaakt. Echter is het voor de huidige bewoners van Repelakker fase 1 en 2 onacceptabel als zij nog minimaal 10 jaar in een woonwijk in aanbouw (met bijbehorende bouwtransporten) moeten leven. Ook de combinatie van huidige bewoners, en vooral spelende kinderen, in combinatie met bouwverkeer kan leiden tot gevaarlijke situaties. In de verdere afweging en de onderbouwing van de keuze dient dit een belangrijk uitgangspunt te zijn.

### **Hoofdstuk 9; Participatietraject**

- In hoofdstuk 9 is vermeld dat het gehele participatietraject is begeleid door Kickstad. Zoals te zien in de participatiekalender is dit traject sinds maart 2022 stil kom te vallen. Daarbij hebben wij slechts eenmaal om tafel gezeten met Kickstad, namelijk tijdens de kennismaking. Daarna zijn enkel abstracte vraagstellingen gedaan per digitale enquête of via ontwerpateliers. De ontwikkelaar en de gemeente kunnen dan nog zo trots zijn op het doorlopen participatietraject, echter zien wij geen enkele van onze inbreng overgenomen of op zijn minst afgewogen in het verkeersonderzoek dan wel deze gebiedsvisie. Dit is mede ook te herleiden uit het ontbreken van resultaten/gemaakte afspraken vanuit de participatiemomenten tussen gemeente en belangengroepen (zoals weergegeven in de tabel met de participatiemomenten);
- In de gebiedsvisie wordt enkel ingegaan op de participatiemomenten die hebben plaatsgevonden. Er is geen enkele suggestie/proces beschreven over de toekomstige participatie, terwijl in het raadsbesluit dit wel wordt voorgesteld (en al reeds door wethouder Brands in 2021 is beloofd). Een aanpak om binnen een kwartaal (voor publicatie ontwerpbestemmingsplan) het onderwerp verkeer uit te werken ontbreekt, terwijl juist vooraf een plan van aanpak bekend moet zijn om een dergelijke complexe opgave in een dermate kort tijd uit te werken. Daarbij dient de raad een besluit te nemen op een onvolledig stuk. Wat ons betreft moeten zij ook besluiten op welke wijze invulling wordt gegeven aan komend proces en een verwacht resultaat overeen moet worden gekomen.

### **Bijlage 3; Overzicht van de participatie tussen de Belangengroep en de gemeente**

Onderstaand is een nadere uitwerking gemaakt van de participatiemomenten van afgelopen 2,5 jaar die wij hebben gehad met de gemeente. Hierbij is per participatiemoment (indien mogelijk) de gemaakte afspraken en het vervolg/resultaat van dit moment weergegeven. Dit geeft de lezer inzicht in de wijze van participatie door de gemeente/ontwikkelaar. De conclusie die wij hieruit hebben getrokken is dat wij getracht hebben actief te participeren in gedurende het traject en vele initiatieven hebben aangeboden aan de gemeente/ontwikkelaar, maar geen enkele van onze alternatieven is afgewogen. Daarnaast is ook onvoldoende opvolging gegeven door de gemeente aan de (mondeling) afspraken die wij hebben gemaakt.

Zoals bekend zijn wij sinds 2020 betrokken bij de ontwikkeling Repelakker. De eerste gesprekken met de gemeente Landerd dateren van december 2020. Onderstaand is een opsomming gegeven van de belangrijkste momenten uit de overleggen met de gemeente Landerd in de vroege planontwikkeling opgesomd. Hierna wordt ingegaan op de participatiemomenten met de vertegenwoordigers van de gemeente Maashorst:

- 11-11-2020; eerste verkeersonderzoek omtrent de ontsluiting van Repelakker fase 3 uitgevoerd door IV-groep.;
- 21-01-2021; Kennismaking met de portefeuillehouder van de gemeente Landerd (wethouder ████████) en de projectleider namens de gemeente Landerd. In dit overleg hebben wij al onze zorgen geuit over de beoogde ontsluiting van Repelakker fase 3 op de Bergmaas;
- 28-01-2021; eerste inspreekmoment namens de belangengroep tijdens de Raadsvergadering omtrent Repelakker fase 3. Op dit moment geven wij al aan bij de gemeente dat niet de juiste keuze wordt gemaakt omtrent de ontsluiting van Repelakker fase 3. In bijlage 7 en bijlage 8 zijn de inspraakreacties toegevoegd;
- 02-03-2021; Gemeente Landerd erkent dat het uitgevoerde verkeersonderzoek van IV-groep niet volledig en correct is. Een aanvullend verkeersonderzoek wordt gepland. Uiteindelijk is hiervoor adviesbureau Megaborn geselecteerd. De belangengroep levert alternatieve inrichting en bijbehorende fasering en ontsluitingen voor Repelakker fase 3 aan. De gemeente neemt deze mee in het aanvullende verkeersonderzoek;
- 29-03-2021; Rondgang met wethouder ████████ over Repelakker fase 1 en 2 en gesproken over de toekomstige ontwikkeling en bijbehorende ontsluiting en de zorgen vanuit de belangengroep geuit over de voorgenomen inrichting en ontsluiting van Repelakker fase 3;
- 03-09-2021; Publicatie van het concept verkeersonderzoek uitgevoerd door Megaborn;
- 09-09-2021; Reactie van Belangengroep Repelakker op het concept verkeersonderzoek uitgevoerd door Megaborn. De vragen hieruit voortkomend zijn voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders. De beantwoording van de vragen door de gemeente heeft plaatsgevonden op 04-10-2021. In bijlage 4 zijn zowel de vragen (gesteld door de belangengroep) als antwoorden (van de gemeente) weergegeven;
- 16-09-2021; voorbereidende raadsvergadering waarin besluit wordt gevraagd op de gebiedsvisie Repelakker (let op. Deze dateert van 24 maart 2020) en een notitie gebiedsontwikkeling Repelakker (d.d. 19-07-2021). Tijdens deze voorbereidende raadsvergadering hebben wij ingesproken. De inspraakreactie van de belangengroep is bijgevoegd in bijlage 9;
- 21-09-2021; Informatiebijeenkomst door gemeente/ontwikkelaar over geplande ontwikkeling. Wethouder ████████ erkent dat de stukken die in de voorbereidende raadsvergadering zijn getoond "verouderd en van de baan zijn". De Wethouder meldt dat met 'een schone lei' de ontwikkeling wordt gestart;
- 30-09-2021; Raadsvergadering waarin de notitie gebiedsontwikkeling repelakker fase 3 (d.d. 19-07-2021) wordt vastgesteld evenals de gebiedsvisie Repelakker (d.d. 24-03-2020 (!)). Ook de Samenwerkingsovereenkomst wordt vastgesteld.;
- 27-10-2021; Publicatie van het definitief verkeersonderzoek uitgevoerd door Megaborn.

- 29-10-2021; Eerste reactie van de belangengroep op het definitief verkeersonderzoek. Deze reactie is bijgevoegd in bijlage 5;
- 02-11-2021; vaststelling van het definitief verkeersonderzoek uitgevoerd door Megaborn door het College van burgemeester en wethouders. Het college heeft een toezegging gedaan dat in 2022 door de gemeente Maashorst een verkeer-, vervoer- en mobiliteitsplan wordt opgesteld. Onze opmerkingen worden meegenomen in dit plan en tijdens de uitwerking van het masterplan krijgt het onderdeel verkeer nog volop de aandacht. De raad van de gemeente Landerd heeft dit verkeersonderzoek nooit ter beoordeling of ter besluitvorming ontvangen;
- 07-12-2021; Reactie van de belangengroep verstrekt aan enkele raadsleden van de gemeente Landerd omtrent het definitieve verkeersonderzoek. Deze reactie is bijgevoegd in bijlage 6;
- 09-12-2021; (laatste) raadsvergadering van de gemeente Landerd. Tijdens deze raadsvergadering wordt het plan Repelakker niet behandeld. Echter wordt in relatie tot de ontwikkeling van het bestemmingsplan Brandweerkazerne (aan de Voederheil te Zeeland) wethouder Brands bevraagd over de voorgenomen ontwikkeling van Repelakker fase 3. Wethouder Brands doet hierin een toezegging dat de alternatieven van de belangengroep worden afgewogen.

Bovenstaande geeft een beschrijving van het proces doorlopen ten tijde van de uitwerking van Repelakker fase 3 door de gemeente Landerd. Onderstaand is het proces en de afspraken die zijn gemaakt met vertegenwoordigers van de gemeente Maashorst weergegeven:

<b>Onderwerp: Presentatie Masterplan V1.0</b>	
Datum: 09-03-2022	Openbaar in het Witte Huis te Zeeland
<i>Resultaten:</i> Openbare presentatie van het masterplan V1.0 (d.d. 09-03-2022). Wij hebben direct onze bevindingen geuit (op verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling).	
<i>Gemaakte afspraken:</i> 1-op-1 gesprek tussen gemeente en belangengroep wordt gemaakt.	

<b>Bespreken verkeerskundige input op masterplan V1.0</b>	
Datum: 29-03-2022	Belangengroep en gemeente maashorst (Projectleider en verkeerskundige van de gemeente Maashorst)
<i>Resultaten:</i> Tijdens het gesprek mondeling onze input op het Masterplan V1.0 gedeeld met de gemeente Maashorst. Dit waren allen kwalitatieve aandachtspunten. Deze zouden worden afgewogen en verwerkt in het Masterplan V2.0	
<i>Gemaakte afspraken:</i> Gemeente verwerkt de opmerkingen van de belangengroep in het Masterplan V2.0	

<b>Interne presentatie van het Masterplan V2.0</b>	
Datum: 11-05-2022	Belangengroep en gemeente maashorst (Projectleider, wethouder [REDACTED] en wethouder [REDACTED])
<i>Resultaten:</i> Het projectteam van de gemeente heeft het Masterplan V2.0 (22-04-2022) gepresenteerd. Hierin is een kleine wijziging ten opzichte van versie V1.0 doorgevoerd (1 van de opmerkingen van de belangengroep is verwerkt). Ter plekke heeft de belangengroep een grove berekening van herkomst-bestemming gemaakt en direct aangetoond dat geen evenredige verdeling van de verkeersstromen ontstaat en de verkeersveiligheid in het geding komt. De wethouders erkennen dat wellicht betere oplossingsrichtingen mogelijk zijn.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> Belangengroep presenteert een visie op de herontwikkeling in combinatie met een herkomst-bestemming analyse die ter beoordeling en overweging wordt aangeboden aan de gemeente. De gemeente zegt toe dat de resultaten worden afgewogen in het vervolg.	



<b>Aanleveren visie en analyse verkeer in Repelakker fase 3 vanuit de belangengroep</b>	
Datum: 02-06-2022	E-mail van de Belangengroep richting gemeente
<i>Resultaten:</i> op 02-06-2022 heeft de belangengroep de visie en herkomst-bestemming analyse toegestuurd aan beide wethouders (de heren [REDACTED]) en de projectleider van de gemeente. De visie en verkeersanalyse van de belangengroep is toegevoegd in bijlage 10.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> De projectleider heeft een terugkoppeling gegeven dat dit intern inhoudelijk wordt beoordeeld en een vervolg wordt gepland.	

<b>Bespreken visie en analyse verkeer Repelakker fase 3 aangeleverd door de belangengroep</b>	
Datum: 14-07-2022	Belangengroep en de projectleider van de gemeente Maashorst
<i>Resultaten:</i> De verkeerskundige van de gemeente heeft ons model geanalyseerd en doorgerekend en geeft aan dat het alternatief van de belangengroep op verkeersintensiteiten gelijkwaardig is aan het voorstel dat door de gemeente in het Masterplan V2.0 (actuele vlekkenplan) is uitgewerkt. De projectleider van de gemeente spreekt zijn persoonlijke voorkeur uit voor de variant van de belangengroep (boven het Masterplan V2.0 van de gemeente) omdat hier meer aandacht is voor verkeersveiligheid en het niet doorkruisen van de centrale parkzone. Deze uitspraak heeft vertrouwen gewekt bij de belangengroep dat de gemeente het alternatief als haalbaar ziet en het afweegt tijdens het uitwerken van het masterplan dan wel de gebiedsvisie.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> Het alternatief van de belangengroep wordt afgewogen in de verdere planuitwerking.	

<b>Toetsen oplossingsrichting Belangengroep bij direct belanghebbenden</b>	
Datum: 27-10-2022	Belangengroep en direct omwonenden van de Blazoenaan in relatie tot visie van de belangengroep (zonder gemeente).
<i>Resultaten:</i> Naar aanleiding van het gesprek met de gemeente (en het vertrouwen dat door de gemeente is gegeven aan de belangengroep) hebben we onze visie gepresenteerd aan de direct aanwonenden van de Blazoenaan (gezien zij de meeste impact van de visie van de belangengroep ervaren). Zij geven allen aan zich te kunnen vinden in de oplossingsrichting voorgesteld door de belangengroep.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> -	

<b>Impact woondeal op ontwikkeling Repelakker fase 3</b>	
Datum: 09-01-2023	Informatiebijeenkomst van de gemeente met meerdere belangengroepen
<i>Resultaten:</i> Mededeling door de gemeente dat de resultaten uit de woondeal vanuit het Rijk heeft geleid tot het terugbrengen van de opgave naar 150 woningen voor Repelakker fase 3. Het overkoepelende Masterplan is nog steeds leidend. De gemeente en ontwikkelaars moeten zich heroriënteren op de impact op de gebiedsontwikkeling.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> -	

<b>Informatiebijeenkomst door de gemeente</b>	
Datum: 13-06-2023	Informatiebijeenkomst van de gemeente met meerdere belangengroepen
<i>Resultaten:</i> Het masterplan V2.0 komt te vervallen. In plaats hiervan komt een gebiedsvisie. Deze visie voorziet nog steeds in de totale ontwikkeling, echter wordt ingezet op het vaststellen van het bestemmingsplan verbrede reikwijdte in Q3-2023 voor 200 woningen.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> Door de belangengroep is gemeld dat nog steeds geen nadere uitwerking is gemaakt van het onderwerp verkeer en de vraag opkomt wat de impact is van deze wijziging op het onderdeel verkeer. Wij hebben aangegeven een gesprek aan te vragen met beide betrokken wethouders (wethouder [REDACTED]).	

<b>Bijpraatmoment ontsluiting Repelakker fase 3</b>	
Datum: 30-06-2023	Bijpraatmoment ontsluiting Repelakker fase 3 met projectleider gemeente Maashorst en Wethouder [REDACTED]
<i>Resultaten:</i> Tijdens het bijpraatmoment hebben wij nogmaals onze analyse en visie op de ontsluiting van Repelakker 3 gepresenteerd. Wethouder [REDACTED] s portefeuillehouder voor het onderwerp verkeer en erkent onze zorgen omtrent de nieuwe ontsluiting van de gebiedsontwikkeling Repelakker fase 3.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> De wethouder zegt toe een onderzoek uit te laten voeren naar verschillende varianten in de ontsluiting van Repelakker fase 3. Ook het alternatief van de belangengroep zal hierin worden meegenomen. De wethouder oppert zelfs om geen enkele verbinding tussen Repelakker fase 3 en Repelakker fase 1 en 2 als alternatief te onderzoeken. Dit geeft ons vertrouwen. Echter is tot op heden geen invulling gegeven aan deze belofte.	

<b>Bijpraatmoment gebiedsvisie Repelakker fase 3</b>	
Datum: 01-09-2023	Bijpraatmoment ontsluiting Repelakker fase 3 met nieuwe projectleider gemeente Maashorst en Wethouder [REDACTED]
<i>Resultaten:</i> Tijdens het bijpraatmoment zijn wij geïnformeerd over het geplande proces omtrent de uitwerking van de gebiedsvisie en daarna het ontwerpbestemmingsplan. De wethouder benadrukt het belang om te komen tot een gebiedsvisie en daarna een ontwerpbestemmingsplan. Nogmaals hebben wij onze twijfels geuit over de voorgenomen ontsluiting en de beperkte afweging die door de gemeente is gemaakt over deze oplossingsrichting.	
<i>Gemaakte afspraken:</i> Wij zenden ons verkeersmodel (herkomst-bestemming analyse) toe aan de nieuwe projectleider waarna hij dit model analyseert en verdere vervolgacties op plant. Wij hebben gemeld dat het een complex model is, wat wellicht toelichting van onze kant behoeft. Tot op heden is geen opvolging gegeven aan de analyse door de gemeente. Ook zijn wij niet gevraagd om toelichting te geven op het model dan wel bijdrage te leveren in de verdere planuitwerking.	

Bovenstaand en in alle andere materie die door ons is aangeleverd is te herkennen dat wij getracht hebben te participeren in de nadere planuitwerking met een focus op verkeer. Echter is, ondanks de vele gemaakte beloftes door de gemeente, hier geen enkele opvolging aan gegeven. Reeds in januari 2021 hebben wij de problematiek omtrent de verkeersontsluiting en het in het geding komen van de verkeersveiligheid afhankelijk gemaakt bij de gemeente Landerd. Inmiddels zijn we 2,5 jaar verder en is geen enkel afweging van ons belang in deze gebiedsontwikkeling zichtbaar. Met het beschreven proces, om te komen tot een ontwerpbestemmingsplan, hebben wij geen positief gevoel dat ons belang alsnog wordt afgewogen.

#### **Bijlage 4; Reactie belangengroep op concept verkeersmodelstudie Zeeland**

**Aan: het college van Burgemeester en wethouders**

**t.a.v.** [REDACTED]

**Betreft: reactie belangengroep Repelakker n.a.v. concept-Verkeersmodelstudie Zeeland Megaborn**

Zeeland, 9 september 2021.

Geacht college, (beste [REDACTED]),

Tijdens de bijeenkomst van 6 september is het concept-verkeersonderzoek aan de belangengroepen/buurtten en Initiatief Zeeland toegelicht.

Allereerst bedanken we u voor de openheid en mogelijkheid om input te geven op een concept-versie van het rapport, al voordat het rapport definitief wordt vastgesteld. Dit is prettig omdat we denken dat, op basis van onze input en de input van de andere groeperingen, het rapport nog verbeterd kan worden.

Als belangengroep Repelakker hebben we het rapport besproken met enkele van onze actieve leden en hierbij treft u onze reactie aan.

#### **Positief:**

We zijn positief over de gekozen opzet/aanpak van het onderzoek door Megaborn. Doordat wordt gewerkt met een regionaal model ontstaat een netwerk waarin je invloeden op de gehele omgeving ziet, in plaats van de gevolgen voor een enkele weg. Daardoor kun je een integrale afweging maken.

Het rapport maakt voor ons nu al enkele zaken helder, die in het eerdere verkeersonderzoek van IV-groep onduidelijk bleven. Zo wordt ons (eerder uitgesproken) vermoeden bevestigd dat het niet mogelijk is om van de Bergmaas een 60 km –weg te maken, in verband met de verkeersintensiteit op die weg. Dat zou leiden tot gevaarlijke- en onwenselijke situaties.

*We zijn wel benieuwd wat de gevolgen zijn van het niet wijzigen van de functie en vorm de Bergmaas voor de planontwikkeling. Wat heeft dit voor gevolgen voor de afstand van de nieuwe bebouwing tot de Bergmaas?*

*Er ligt nog geen besluit over het wel dan niet wijzigen van de huidige 80 km/uur op de Bergmaas. Het onderzoek wijst uit dat het verkeerstechnisch de voorkeur heeft om op de Bergmaas de 80 km/uur te behouden. Er vanuit gaande dat dit zo blijft dan zal tijdens de planontwikkeling duidelijk worden hoe hier in relatie tot de afstand tot de Bergmaas mee om wordt gegaan.*

*Vanwege de geluidscontouren van de Bergmaas is er in het verleden bewust voor gekozen om niet verder te bouwen dan de huidige bebouwingsgrens van Repelakker fase 1. Wordt overwogen om extra afstand te houden tot de Bergmaas of om extra isolatiemaatregelen voor te schrijven en/of een hoge geluidswal te bouwen? Dit laatste zouden we absoluut niet passend vinden bij het dorpse karakter en aanzicht van Zeeland. We adviseren om tijdig een stedenbouwkundige/planoloog te betrekken, die oog heeft voor de morfologie en dorpskenmerken van Zeeland en dit niet opzij te schuiven voor het (financiële) belang van de ontwikkelaar.*

*Bij de ontwikkeling van het Masterplan wordt dit concreter. Bij deze planontwikkeling zijn ook stedenbouwkundigen en landschapsdeskundigen betrokken. Zij zullen hier zeker aandacht voor hebben.*

*Nu opnieuw asfalteren van het stuk tussen de rotonde Udenseweg en de rotonde Voederheil is logisch. (Een geluidsreducerende deklaag voor een snelheid van 80 km/uur met bijbehorende markering).*

Het rapport maakt voor ons ook duidelijk dat de ontwikkelingen simpelweg niet mogelijk zijn, als niet een nieuwe extra toegangsweg wordt gecreëerd (ongeveer ter hoogte van tankstation Willemsen) vanaf de Kerkstraat. De verkeersintensiteit die wordt voorzien op deze nieuwe toegangsweg is enorm, waarbij ook sprake zal zijn van veel (39%) sluiptverkeer. De Vaandriglaan is niet gebouwd om zoveel verkeer te verwerken en kan ook niet aangepast worden. Dit is een belangrijke conclusie, die geruststellend zal zijn voor bewoners van de Vaandriglaan.

*Wordt door Megaborn en de gemeente erkend dat het absoluut noodzakelijk is om een extra toegangsweg vanaf de Kerkstraat aan te leggen, anders dan in het eerdere onderzoek nog werd gesteld?*

*Op basis van het nu uitgevoerde onderzoek kunnen wij hier geen eenduidig antwoord op geven. Uitgangspunt was twee lokale ontsluitingen naar de kern Zeeland, zodat het aanwezige lokale verkeer zich verdeeld over twee routes. Er is geen variant doorgerekend met alleen een ontsluiting via de Vaandriglaan naar de kern van Zeeland. In die variant zal de Vaandriglaan drukker worden bereden. Hoeveel drukker is op basis van dit onderzoek niet te kwantificeren.*

#### **Aandachtspunten:**

##### *Herkalibratie gegevens:*

Uit het rapport blijkt dat de verkeersgegevens niet actueel waren, waardoor Megaborn heeft gewerkt met een herkalibratie van gegevens uit 2015, op basis van gegevens uit 2017 en 2018. De vraag is hoe betrouwbaar deze cijfers nu nog zijn. We hebben de cijfers vergeleken met de het rapport van de IV groep, waarbij werd uitgegaan van een mechanische telling (lees: tellussen uit 2019, dus vermoedelijk redelijk betrouwbaar). Hieronder de verschillen die we daarbij constateerden (vergelijking tussen rapport Megaborn - huidig en rapport iv groep - verkeerscijfers):

*Algemeen: Tellingen kunnen van elkaar afwijken door seizoensinvloeden. De tellingen van IV zijn gedaan in november, waardoor het autogebruik mogelijk iets hoger ligt ten opzichte van het fietsgebruik. Daarnaast is op*

*dit moment niet meer te achterhalen of er ten tijde van de tellingen wegafsluitingen, omleidingen of andere maatregelen aan de orde waren in en rond Zeeland. Dit geldt zowel voor de tellingen van IV als de tellingen die zijn gebruik bij de herkalibratie van het model.*

*Algemeen: Tellingen kunnen van elkaar afwijken door seizoensinvloeden. De tellingen van IV zijn gedaan in november, waardoor het autogebruik mogelijk iets hoger ligt ten opzichte van het fietsgebruik. Daarnaast is op dit moment niet meer te achterhalen of er ten tijde van de tellingen wegafsluitingen, omleidingen of andere maatregelen aan de orde waren in en rond Zeeland. Dit geldt zowel voor de tellingen van IV als de tellingen die zijn gebruik bij de herkalibratie van het model.*

- Bergmaas Noord: Megaborn: 7.398, IV: 8.911 (-17%)

*Deze tellingen zijn niet vergelijkbaar aangezien het gaat om een andere punt op de Bergmaas. Deze telling van IV-infra komt overeen met onze modellocatie Bergmaas Zuid. Deze tellocatie is ongeveer even druk als in ons model (8.826 MVT/etmaal).*

- Voederheil west: Megaborn: 2.258, IV: 2.450 (-8%)

*Telling april/mei 2017:2221 MVT/etmaal. Hierop is ons model gebaseerd. Dit verschil kan (onder andere) verklaard worden doordat bedrijventerrein Voederheil de afgelopen jaren verder is ontwikkeld. Wij houden rekening met de groei van Voederheil tussen 2015 en 2030. Een deel van die groei zit dus al in de telling van 2019.*

- Kerkstraat noord: Megaborn: 3.482 IV: 3.392 (+3%)

*Klein positief verschil, dus geen negatief effect op het onderzoek.*

- Vaandriglaan: Megaborn: 531, IV: 1.133 (-53%). Deze is vooral van belang omdat deze situatie in 2015 totaal anders was dan in 2019 en nu.

*Wij hadden tijdens het onderzoek geen tellingen van de Vaandriglaan beschikbaar. De intensiteit is op deze weg dus een modelinschatting.*

- Kerkstraat zuid: Megaborn: 3.381, IV: 4.000 (-15%)

*Voor dit verschil hebben wij vooralsnog geen verklaring. Mogelijk geven eerdere tellingen en het model een onderschatting.*

- Udenseweg: Megaborn: 5.135, IV: 3.804 (+35%)

*De locaties van deze telling komt niet overeen met de genomen locatie uit het model. De locatie in het model is genomen nabij de rotonde met de Bergmaas. Dit verklaard overigens niet volledig het verschil tussen beide tellingen. Mocht de intensiteit inderdaad lager liggen is dit positief voor de afwikkeling van de rotonde Bergmaas – Udenseweg.*

Onze conclusie is dat de gegevens die zijn gehanteerd door Megaborn te voorzichtig zijn. De intensiteiten zijn over het algemeen hoger dan gehanteerd in de rapportage, met uitzondering van de Udenseweg. Dit heeft invloed op de I/C berekening en daarmee op de conclusies.

*We hebben geconstateerd dat de tellingen op de Bergmaas redelijk goed overeenkomen. De toename op de rotonde Voederheil is meegenomen in het planjaar. Daarmee kunnen we stellen dat de conclusies van de capaciteitsberekeningen daar juist zijn. Alleen bij de rotonde Bergmaas – Udenseweg is de werkelijkheid mogelijk wat gunstiger.*

Voor de Vaandriglaan valt op. De verkeersintensiteit daar wordt juist flink onderschat. Het gevolg daarvan is dat de uitkomst (van welke variant dan ook) voor de Vaandriglaan altijd flink negatiever zal zijn dan in dit rapport wordt geschat.

*We kunnen op basis van de telling van IV-infra stellen dat het in het basisjaar te weinig verkeer zit. Echter, de toe- en afname van het verkeer door de nieuwe ontsluitingsweg en de ontwikkeling van Repelakker is wel goed ingeschat door het model. We kunnen dus stellen dat de huidige intensiteit en totale toekomstige te laag zijn ingeschat. Tegelijkertijd kunnen we ook stellen dat het verkeer op de Vaandriglaan niet significant toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie, aangezien het model geen significante toename voorspelt tussen het basisjaar en het planjaar 2030.*

**Vraag: Wilt u – zoals toegezegd tijdens de bijeenkomst – de gegevens van de IV-groep aub alsnog verwerken in de herkalibratie? Deze zijn namelijk het meest actueel.**

*Dit is mogelijk, maar is achteraf niet eenvoudig te doen en houdt in dat de studie opnieuw moet worden uitgevoerd. Wel kunnen we tellingen opnemen in het rapport en de effecten daarvan beschrijven.*

*Wilt u daarbij ook in het bijzonder kijken naar de gevolgen voor de Vaandriglaan? In het onderzoek wordt gesteld dat in elke variant de toekomstige intensiteit in 2030 op de Vaandriglaan afneemt ten opzichte van de huidige intensiteit. Echter, in het verlengde van de Vaandriglaan worden, met een directe aansluiting op de Vaandriglaan, ca. 75/100 woningen gepland (in de gepresenteerde plannen fase 3A). Hoe kan dan de verkeersintensiteit op de Vaandriglaan afnemen? Ook deze nieuwe bewoners zullen toch echt naar het centrum van Zeeland gaan i.v.m. centrale voorzieningen. In de verkeersberekeningen wordt nu veel aandacht gelegd op de ochtend- en avondspits die van en naar Zeeland is gericht. Onze verwachting is dat veel verkeer zich ook eerst binnen Zeeland (lees: naar school, supermarkt etc.) beweegt, voordat Zeeland wordt verlaten.*

*De Vaandriglaan wordt momenteel ook gebruikt door bewoners van van/naar Repelakker I en II met een herkomst/bestemming buiten Zeeland. Dit verkeer gaat in de plansituatie via de nieuwe ontsluitingsweg rijden, waardoor ook een afname ontstaat. Dit heft blijkbaar de toename door het verkeer vanuit Repelakker III naar de kern Zeeland op.*

**Ook harde en zachte plancapaciteit meenemen:**

De (overige) harde en zachte plancapaciteit is niet meegenomen in de prognose voor 2030, terwijl dit wel zou moeten om een betrouwbaar beeld te krijgen. Ook deze extra bebouwing gaat namelijk een grote impact hebben op de intensiteit op de Kerkstraat en de nieuwe ontsluitingsweg Repelakker fase 3. Omdat plan Langenboomseweg en Kerkstraat oost al eerder worden opgeleverd dan Repelakker fase 3 kunnen deze aantallen sowieso worden meegenomen (de aantallen en typen woningen zijn al bekend).

Daarnaast vinden we het realistisch om in het model ook de zachte plancapaciteit (bijv. Garf/gemeentehuis waar ongetwijfeld ook woningen/appartementen komen) op te nemen. Dit geeft uw college en de gemeenteraad een beeld van wat er gaat gebeuren als zoveel woningen worden toegevoegd. Wij sluiten niet uit dat zal blijken dat de Kerkstraat onvoldoende capaciteit heeft om de verkeersstromen met de huidige inrichting goed af te kunnen wikkelen. De massaliteit van de voorgenomen bouwplannen kan er toe leiden dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern onder druk komt te staan.

*Deze vraag wordt behandeld tijdens de bijeenkomst op 7 oktober. Er wordt nog gewerkt aan het verzamelen en analyseren van de juiste data (aantallen en typen woningen).*

### **Bespreking van varianten**

**Ontbreken variant met ontsluiting via Voederheil**

Er zijn 3 varianten onderzocht, maar een andere variant is helaas niet onderzocht. Namelijk de variant waarbij de nieuwe toegangsweg op Repelakker via Voederheil naar de rotonde Bergmaas wordt geleid. We begrijpen de nadelen van deze variant voor enkele aanwonenden op Voederheil, maar deze variant kent ook voordelen. Bijv. voor de verkeersveiligheid omdat het verkeer van een 30 naar een 50 naar een 80 km-weg wordt geleid en natuurlijk wegens minder te verwachten sluipverkeer. Om een goede integrale afweging te kunnen maken, vragen we om deze variant alsnog te onderzoeken.

*Deze variant is niet meegenomen, omdat deze naar verwachting alleen nadelen heeft ten opzichte van variant 3. De overgang tussen verschillende wegcategorieën of snelheidsregimes is met een passende inrichting voldoende verkeersveilig te organiseren.*

#### **Variant 1**

- Variant 1 wordt gepresenteerd als de variant die het gunstigst is voor de Kerkstraat. De reden daarvan is echter dubieus; verkeer uit de Kerkstraat wordt hier namelijk verplaatst naar de woonwijk Repelakker. Uitgangspunt vooraf voor de gemeente was kennelijk geen toename van verkeer op de Kerkstraat, in deze variant wordt de Kerkstraat zelfs ontlast ten koste van Repelakker. Als belangengroep vinden we dit verkeerskundig een rare keuze. Aangezien de nieuwe toegangsweg een erftoegangsweg (hierna: etw) binnen de bebouwde kom (hierna: bibeko) wordt, betekent dit dat bewust verkeer van een ontsluitende etw binnen de bebouwde kom (de Kerkstraat) verplaatst wordt naar een woonwijk. Deze variant leidt bovendien tot maar liefst 39% sluipverkeer! Als belangengroep vinden we dit veel te veel en volstrekt onwenselijk. Bovendien in strijd met eerdere uitspraken van wethouder Brands tijdens de rondleiding in de wijk dat sluipverkeer zoveel mogelijk voorkomen moet worden.

*Met een mogelijke nieuwe ontsluiting op de Bergmaas zal ook verkeer van buiten Repelakker III gebruik maken van deze route. Het betreft hier vooral bestemmingsverkeer dat in Zeeland moet zijn. In de verdere planontwikkeling kan deze route conform de richtlijnen worden ingericht.*

- Het aantal voertuigen op de nieuwe ontsluitingsweg wordt als gevolg hiervan enorm hoog. Bijna even hoog als de intensiteit op de Kerkstraat. Als belangengroep Repelakker maken we ons hier grote zorgen over. Hier wreekt zich dat in deze variant het verkeer in een korte redelijk rechte lijn (met slechts 2 bochten) dwars door Repelakker naar de Bergmaas wordt geleid.

- *Uit het onderzoek blijkt overigens niet wat precies de typologie wordt van de nieuwe aansluiting op Repelakker Fase 3. Gezien de intensiteit nemen we aan dat een etw bibeko gepland gaat worden?*
- *Zo ja, wordt deze ingericht conform de richtlijnen van duurzaam veilig inrichten? We voorzien namelijk een probleem in deze variant omdat niet wordt aangesloten op een gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom (bubeko). Ofwel: hoe kan de gemeente hier een aansluiting creëren die verkeersveilig is voor spelende kinderen (Repelakker fase 1-3 is een zeer kinderrijke wijk)?*
- *Verkeerskundige trucs waarbij bijvoorbeeld de laatste 30 meter voor de rotonde buiten de bebouwde kom wordt gelegd en een 50-km wordt, zijn voor ons als belangengroep in elk geval onacceptabel in een woonwijk. Wij zien niet in hoe je met deze intensiteit aan verkeer een veilige aansluiting en veilige kruispunten in de woonwijk kunt creëren.*

*Een goede verkeersveilige ontsluiting is bij alle woningbouwprojecten uitgangspunt. De exacte wegcategorie en bijpassende vormgeving op basis van 'Duurzaam Veilig' moeten in de verdere planvorming vorm krijgen.*

#### **Variant 2**

- Variant 2 is exact hetzelfde als variant 1, met uitzondering van de extra ontsluiting op het nieuwe deel van Voederheil. Het lijkt voor iedereen goed als deze extra aansluiting wordt gerealiseerd. Er is hier eigenlijk niet echt sprake van een extra variant, maar van een nadere uitwerking van variant 1. Onze bezwaren daartegen zijn dan ook hetzelfde als bij variant 1.

### *Variant 3*

- In variant 3 wordt gezorgd voor een spreiding van de intensiteit van verkeer over het gehele wegennet van Zeeland. Dit betekent dat alle wegen een deel van het extra verkeer opvangen en niet de gehele ontwikkeling en een extra deel van de Kerkstraat ten laste komt van Repelakker 3. Dit lijkt ons van de drie gepresenteerde varianten verreweg de meest logische keuze, al is ook hier nog steeds sprake van een ontsluitingsweg door Repelakker met veel verkeer, die veilig ingericht moet worden.

- In deze variant is een overgang tussen een etw bibeko en een gow bubeko eenvoudiger te realiseren en in te richten conform de richtlijnen van duurzaam veilig verkeer. Dit mag absoluut niet worden onderschat.

- Dat in deze variant sprake is van een toename van het verkeer op de Udenseweg is correct, maar dat is in lijn met de toename van verkeer op alle andere wegen. Daarbij lijkt de initiële intensiteit te hoog ten opzichte van de werkelijkheid (telling IV 2019). De toekomstige intensiteiten vallen binnen de grenswaarden van dit type weg in 2030.



### *Kruispuntberekeningen*

De kruispuntberekeningen die zijn toegevoegd geven helderheid. Echter, de belangrijkste en intensiefste kruising is niet beoordeeld, namelijk de nieuwe kruising Kerkstraat - repelakker fase 3. Hieronder de getallen bij iedere variant:

Variant 1: Kerkstraat 4417 vs. Repelakker fase 3 2077

Variant 2: Kerkstraat 4390 vs. Repelakker fase 3 1913

Variant 3: Kerkstraat 4291 vs. Repelakker fase 3 787

Omdat in variant 1 en 2 veel verkeer naar Repelakker fase 3 komt vanaf het Melkpad en het zuidelijk deel van de Kerkstraat (39%), krijg je een grote stroom linksaf vanaf zuidelijke richting Kerkstraat. Dit levert extra gevaar op in verband met kruisend verkeer.

In variant 3 zie je een verdeling van verkeersstromen over het wegennet en krijg je naar verwachting veel minder gevaarlijke kruisingen dan bij variant 1 en 2.

### *Beoordeling functie, vormgeving en gebruik van wegen*

Uit de beoordeling van de Kerkstraat blijkt dat variant 3 niet significant meer verkeer op de Kerkstraat genereert ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Overigens moet hier nog wel de ontwikkeling Langenboomseweg en Kerkstraat oost (en de zachte plancapaciteit) in worden meegenomen om een realistischer beeld te krijgen. Dat is echter niet toe te rekenen aan Repelakker fase 3. Het uitgangspunt van de gemeente was geen extra verkeer op Kerkstraat. In variant 1 en 2 wordt verkeer weggenomen ten laste van Repelakker. Dit is onwenselijk voor bestaande en nieuwe bewoners. Het probleem van Zeeland wordt nu naar een woonwijk doorgeschoven. Daarbij biedt het maar deels een oplossing. De nieuwe weg door Repelakker wordt nagenoeg zo druk als de Kerkstraat nu is. We kunnen ons niet voorstellen dat dat is wat de gemeente wil. Als wijk kunnen we daar zeker niet akkoord mee gaan.

Daarbij zijn we zeer benieuwd naar het voorgestelde wegtype. In een woonwijk wil men immers verblijven en is het niet gebruikelijk (gelet op spelende kinderen) om een ontsluitingsfunctie toe te voegen. Mocht dit wel het geval zijn dan vraagt dit om een gedegen vervoegstudie over hoe zo'n weg veilig ingericht kan worden met mogelijk veel impact op de beschikbare ruimte.

### *Conclusie en aanbeveling*

Het in het onderzoek genoemde uitgangspunt dat er geen extra verkeer mag komen in de kern van Zeeland is nooit besproken, maar lezen we voor het eerst terug in dit rapport. We vinden het vreemd dat de gemeente dit uitgangspunt heeft opgenomen. Wanneer je als gemeente op deze forse schaal een dorp wil uitbreiden, waarbij niet vergeten moet worden dat naast de ontwikkelingen ook op andere plekken gebouwd gaat worden, is nu eenmaal het gevolg dat de nieuwe inwoners ook naar het centrum van Zeeland moeten, bijvoorbeeld om boodschappen te doen of de (dan zeker te kleine) school te bezoeken. Welke variant je ook kiest, het gaat dus sowieso drukker worden in de Kerkstraat.

We verzetten ons er dan sterk ook tegen om, alleen op basis van dit uitgangspunt, variant 3 af te schrijven.

*We adviseren om het advies om niet te kiezen voor variant 3 niet op te nemen in de definitieve versie van het rapport. Er is anders geen sprake van een zorgvuldige afweging waarin de belangen van alle wijken worden meegewogen. We kunnen in elk geval aan onze buurt niet uitleggen waarom de gemeente 100 extra voertuigen in de Kerkstraat erger vindt dan 1000 extra voertuigen in Repelakker.*

*Meer principieel willen we u nogmaals vragen om te onderbouwen of een zo massale uitbreiding van Zeeland wel echt noodzakelijk/wenselijk is. Woningen bouwen is nodig en wat ons betreft mag dat ook op Repelakker 3. Wanneer je er echter voor kiest om op deze enorme schaal woningen toe te voegen, is het onvermijdelijke gevolg dat dat zal leiden tot (bijvoorbeeld) veel extra verkeer en extra belasting op het toch al krappe bestaande voorzieningenniveau in Zeeland. Ook hebben we zorgen over de aantallen en het gebrek aan variatie in de voorziene woningen (blijkend uit de aantallen en soorten woningen waarmee in dit verkeersrapport is gerekend) en de gevolgen die dat heeft voor de leefbaarheid in Repelakker. We hebben nog steeds het idee dat het belang van de projectontwikkelaar (al zijn gronden zo snel mogelijk ontwikkelen, liefst met veel kleine woningen) leidend is, in plaats van het belang van de gemeente om de aantallen (en soorten) woningen te ontwikkelen waar de komende jaren voor Zeeland ook echt behoefte aan zal zijn, in een logische fasering.*

*Er liggen geen woningaantallen vast. Tijdens de ontwikkeling van het Masterplan wordt dit concreter gemaakt.*

**Afsluitend:**

Deze reactie hebben we, na de presentatie op 6 september, in korte tijd opgesteld, zonder dat we onze achterban daarover konden raadplegen. Het is daarom mogelijk dat we, na presentatie van het definitieve rapport, nog andere aandachtspunten zullen toevoegen.

We verzoeken u om deze reactie toe te voegen als bijlage bij (de definitieve versie van) het verkeersonderzoek, zodat zichtbaar is hoe ons advies is verwerkt/meegenomen in het definitieve advies.

Mochten er punten in onze brief niet duidelijk zijn, neem dan vooral contact met ons op.

Ten slotte willen we u vragen om dezelfde openheid ook te geven over het voorstel over Repelakker 3 dat al in juni (!) in het college is behandeld. Ook over de invulling en beeldkwaliteit van Repelakker 3 willen we namelijk graag vroegtijdig meedenken.

Succes bij het opstellen van het definitieve verkeersonderzoek!

Hartelijke groet,

Namens Belangengroep Repelakker en aanwonenden Noordveld,



**Bijlage 5; vragen naar aanleiding van definitief verkeersonderzoek en reactie gemeente Landerd**

**Aan: het college van Burgemeester en wethouders**

**t.a.v. [REDACTED] (met afschrift aan alle raadsleden)**

**Betreft: reactie belangengroep Repelakker n.a.v. definitieve versie van de Verkeersmodelstudie Zeeland**

Zeeland, 30 oktober 2021

Geacht college, (beste [REDACTED]),

Op 27 oktober jl. hebben wij de definitieve versie van de verkeersmodelstudie Zeeland per e-mail ontvangen. In de toelichting is in deze e-mail aangegeven dat de definitieve versie van de verkeersmodelstudie op dinsdag 2 november middels een opgesteld advies ter besluitvorming wordt voorgelegd aan het College van B&W. In dit advies wordt variant 2 als voorkeursvariant voorgesteld. Gezien wij al langere tijd betrokken zijn bij de ontwikkeling van Repelakker fase 3 (middels het ingezette participatietraject door de gemeente Landerd en de betrokken ontwikkelaars), willen wij graag onze standpunten ten aanzien van het uitgevoerde verkeersonderzoek nogmaals meegeven. Op 9 september 2021 hebben wij al eens eenzelfde notitie opgesteld in relatie tot het concept verkeersmodel wat op 6 september is toegelicht.

Zoals wij ook in onze eerdere notitie hebben aangegeven, zijn wij u dankbaar voor het verstrekken van de rapportage voordat deze definitief wordt vastgesteld. Dit is ook nu weer het geval. Ook het feit dat de diverse belangengroepen (Repeiakker, Noordveld, Kerkstraat, Bergmaas/Udenseweg, Voederheil en initiatief Zeeland) worden betrokken in het proces is positief.

Als belangengroep Repelakker hebben we het rapport weer besproken met enkele van onze actieve leden, waarbij u onze realisatie onderstaand aantreft. Hierbij hebben we ook onze reactie zoals wij deze op 9 september jl. hebben gericht aan het college (inclusief de antwoorden van de gemeente Landerd/Megaborn op onze vragen) en de notulen van de laatste bijeenkomst van alle belangengroepen, de gemeente Landerd en Megaborn in ogenschouw genomen (conceptverslag bijeenkomst verkeersmodelstudie d.d. 7 oktober 2021).

**Participatietraject**

Op initiatief van de gemeente Landerd heeft het adviesbureau Megaborn opdracht gekregen om onderzoek te doen naar de opties om Repelakker fase 3 te ontsluiten op omliggend wegennet. Hierbij heeft de behandelend ambtenaar toegezegd dat de diverse belangen van de belangengroepen nadrukkelijk worden opgenomen in het verkeersonderzoek. Wethouder [REDACTED] heeft dit nogmaals bevestigd tijdens de informatieavond over Repelakker fase 3 (d.d. 21 september jl.). De Wethouder doet hier zelfs uitspraken als 'niks staat vast' en 'we volgen'. Dit heeft hij nogmaals bevestigd tijdens de raadsvergadering van 30 september. Waarbij door diverse raadsleden nogmaals is gevraagd om de diverse belangengroepen nadrukkelijk te betrekken in het participatietraject. Dit is toegezegd door wethouder Brands, immers het betrekken van belangengroepen op onderwerp waarop nihil participatie wordt verwacht is geen participatie.

Dit klinkt als een gedegen proces, waarbij nadrukkelijk ruimte is voor participatie vanuit de omgeving. In de praktijk is het participatietraject als volgt doorlopen, met daarbij per moment een korte uitwerking van wat is gepresenteerd en welke afspraken zijn gemaakt:

1. Informatieavond verkeersonderzoek Repelakker voor de belangengroepen fase 3 d.d. 14 juni 2021;

Op 14 juni 2021 heeft de behandelend ambtenaar initiatief genomen in het verstrekken van informatie over het uit te voeren verkeersonderzoek Repelakker. Het doel van deze bijeenkomst is om de gebruikers van het gebied een rol te geven in de uitvoering van het onderzoek en om alle omwonenden op hetzelfde informatieniveau te brengen. (Voor de bijbehorende presentatie zie bijlage 1; presentatie bijeenkomst verkeersstudie Zeeland 14 juni 2021).

Tijdens deze bijeenkomst zijn uitgangspunten voor het verkeersonderzoek gedeeld (*Noot: Deze sluiten niet aan bij de uitgangspunten zoals deze in de concept- en definitieve versie van het verkeersonderzoek zijn genoteerd*).

Tijdens deze bijeenkomst zijn 4 varianten gepresenteerd. De eerste drie varianten zijn ook in de concept- en definitieve versie van het verkeersonderzoek gekomen.

Tijdens deze bijeenkomst hebben wij onze twijfels geuit over de inhoudelijke varianten en het doorlopen proces (Hoe zijn deze varianten ontstaan, wat zijn de uitgangspunten en op welke wijze ga je de verschillende varianten beoordelen). Participanten hebben op geen enkele wijze invloed uit kunnen oefenen op welke ontsluitingsvarianten we zagen. Er zijn er 4 gepubliceerd waar we op konden reageren.

2. Verstrekken concept verkeersonderzoek aan de belangengroepen d.d. 3 september 2021;

Op 3 september heeft de behandelend ambtenaar het concept verkeersonderzoek (zie bijlage 2; aan de belangengroepen verstrekt. Deze versie van het verkeersonderzoek was totaal in lijn met de gepubliceerde varianten tijdens de eerste informatieavond. Echter een nieuw uitgangspunt was toegevoegd, namelijk 'verkeer in het centrum van Zeeland mag niet toenemen'. Wij hebben opgemerkt dat wanneer dit uitgangspunt voor welke woningbouwontwikkeling dan ook gaat geiden geen enkele ontwikkelopgave kans van slagen heeft. Immers meer inwoners betekent meer verkeersbewegingen richting de kern van Zeeland.

3. Toelichting concept verkeersonderzoek aan de belangengroepen door Megaborn d.d. 6 september 2021 (concept notulen ontvangen d.d. 9 september 2021);

4. Inspraaknotitie met vragen en opmerkingen op het concept verkeersonderzoek (onder andere door Belangengroep Repelakker-Noordveld) aan het college d.d. 9 september 2021;  
De belangengroep Repelakker-Noordveld heeft zijn twijfels geuit over het conceptonderzoek en heeft de vragen en opmerkingen digitaal verstrekt aan het college en de behandelend ambtenaar op 9 september 2021 (zie bijlage 3; inspraaknotitie Belangengroep Repelakker-Noordveld).

5. Toelichting ontwikkeling repelakker fase 3 aan alle geïnteresseerden in Repelakker fase 3 in Het Witte Huis d.d. 21 september 2021;

Op 21 september 2021 heeft een informatieavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerden in de ontwikkeling repelakker fase 3. Net voor deze presentatie zijn de stukken voor de raadsvergadering van 30 september gepubliceerd. Wij zijn nog steeds van mening dat de stukken voor deze besluitvormende raadsvergadering achterhaald zijn en niet meer aansluiten bij het verkeerskundig onderzoek. Wethouder [REDACTED] heeft tijdens informatieavond toegegeven dat het proces te snel is verlopen en dat de gemeente een stap terug heeft gedaan. 'We beginnen met een schone lei' en 'niks staat vast' waren uitspraken van wethouder [REDACTED].

6. Raadsvergadering vaststelling ambitie voor verdere planontwikkeling repelakker fase 3 d.d. 30 september 2021;  
Ondanks onze inspraaknotitie heeft de raad (onder voorwaarden) ingestemd met de ambitie voor verdere planontwikkeling. Ook hier is nogmaals
7. Beantwoording vragen concept verkeersonderzoek aan de diverse belangengroepen per e-mail d.d. 4 oktober 2021;
8. Toelichting beantwoording vragen concept verkeersonderzoek aan diverse belangengroepen d.d. 8 oktober 2021 (conceptnotulen ontvangen d.d. 12 oktober 2021);
9. Definitief verkeersonderzoek ontvangen d.d. 27 oktober 2021;  
Zie inhoudelijke opmerkingen verderop.

Al met al kan worden geconcludeerd dat het participatietraject wat door de gemeente en de ontwikkelaar is voorgesteld, en het paradepaardje is van wethouder [REDACTED] een show is geweest voor de bühne. Op 14 juni (bij de eerste informatiebijeenkomst) was de voorkeursvariant voor de gemeente/ontwikkelaar al helder. In het onderzoek moest hier enkel nog naartoe worden gewerkt. Zelfs worden uitgangspunten gedurende het proces toegevoegd om tot deze voorkeursvariant te komen. Belangengroep Repelakker-Noordveld voelen zich dan ook totaal niet gehoord in het participatietraject, waarbij de gemeente/ontwikkelaar enkel hebben gestuurd op de reeds in de ambitiestukken aanwezige voorkeursvariant (van maart 2021). Op geen enkele wijze is ook maar notie van de opmerkingen of een handreiking naar de diverse belangengroepen gedaan in het participatietraject. Wij betreuren dit.

Tijdens de bijeenkomst van 6 september is het concept-verkeersonderzoek aan de belangengroepen/buurtten en Initiatief Zeeland toegelicht.

Allereerst bedanken we u voor de openheid en mogelijkheid om input te geven op een concept-versie van het rapport, al voordat het rapport definitief wordt vastgesteld. Dit is prettig omdat we denken dat, op basis van onze input en de input van de andere groeperingen, het rapport nog verbeterd kan worden.

Als belangengroep Repelakker hebben we het rapport besproken met enkele van onze actieve leden en hierbij treft u onze reactie aan.

#### **Positief:**

We zijn positief over de gekozen opzet/aanpak van het onderzoek door Megaborn. Doordat wordt gewerkt met een regionaal model ontstaat een netwerk waarin je invloeden op de gehele omgeving ziet, in plaats van de gevolgen voor een enkele weg. Daardoor kun je een integrale afweging maken.

Het rapport maakt voor ons nu al enkele zaken helder, die in het eerdere verkeersonderzoek van IV-groep onduidelijk bleven. Zo wordt ons (eerder uitgesproken) vermoeden bevestigd dat het niet mogelijk is om van de Bergmaas een 60 km –weg te maken, in verband met de verkeersintensiteit op die weg. Dat zou leiden tot gevaarlijke- en onwenselijke situaties.

*We zijn wel benieuwd wat de gevolgen zijn van het niet wijzigen van de functie en vorm de Bergmaas voor de planontwikkeling. Wat heeft dit voor gevolgen voor de afstand van de nieuwe bebouwing tot de Bergmaas?*

*Er ligt nog geen besluit over het wel dan niet wijzigen van de huidige 80 km/uur op de Bergmaas. Het onderzoek wijst uit dat het verkeerstechnisch de voorkeur heeft om op de Bergmaas de 80 km/uur te behouden. Er vanuit gaande dat dit zo blijft dan zal tijdens de planontwikkeling duidelijk worden hoe hier in relatie tot de afstand tot de Bergmaas mee om wordt gegaan.*

*Vanwege de geluidscontouren van de Bergmaas is er in het verleden bewust voor gekozen om niet verder te bouwen dan de huidige bebouwingsgrens van Repelakker fase 1. Wordt overwogen om extra afstand te houden tot de Bergmaas of om extra isolatiemaatregelen voor te schrijven en/of een hoge geluidswal te bouwen? Dit laatste zouden we absoluut niet passend vinden bij het dorps karakter en aanzicht van Zeeland. We adviseren om tijdig een stedenbouwkundige/planoloog te betrekken, die oog heeft voor de morfologie en dorpskenmerken van Zeeland en dit niet opzij te schuiven voor het (financiële) belang van de ontwikkelaar.*

*Bij de ontwikkeling van het Masterplan wordt dit concreter. Bij deze planontwikkeling zijn ook stedenbouwkundigen en landschapsdeskundigen betrokken. Zij zullen hier zeker aandacht voor hebben.*

*Nu opnieuw asfalteren van het stuk tussen de rotonde Udenseweg en de rotonde Voederheil is logisch. (Een geluidsreducerende deklaag voor een snelheid van 80 km/uur met bijbehorende markering).*

Het rapport maakt voor ons ook duidelijk dat de ontwikkelingen simpelweg niet mogelijk zijn, als niet een nieuwe extra toegangsweg wordt gecreëerd (ongeveer ter hoogte van tankstation Willemsen) vanaf de Kerkstraat. De verkeersintensiteit die wordt voorzien op deze nieuwe toegangsweg is enorm, waarbij ook sprake zal zijn van veel (39%) sluipverkeer. De Vaandriglaan is niet gebouwd om zoveel verkeer te verwerken en kan ook niet aangepast worden. Dit is een belangrijke conclusie, die geruststellend zal zijn voor bewoners van de Vaandriglaan.

*Wordt door Megaborn en de gemeente erkend dat het absoluut noodzakelijk is om een extra toegangsweg vanaf de Kerkstraat aan te leggen, anders dan in het eerdere onderzoek nog werd gesteld?*

*Op basis van het nu uitgevoerde onderzoek kunnen wij hier geen eenduidig antwoord op geven. Uitgangspunt was twee lokale ontsluitingen naar de kern Zeeland, zodat het aanwezige lokale verkeer zich verdeeld over twee routes. Er is geen variant doorgerekend met alleen een ontsluiting via de Vaandriglaan naar de kern van Zeeland. In die variant zal de Vaandriglaan drukker worden bereden. Hoeveel drukker is op basis van dit onderzoek niet te kwantificeren.*

### **Aandachtspunten:**

#### *Herkalibratie gegevens:*

Uit het rapport blijkt dat de verkeersgegevens niet actueel waren, waardoor Megaborn heeft gewerkt met een herkalibratie van gegevens uit 2015, op basis van gegevens uit 2017 en 2018. De vraag is hoe betrouwbaar deze cijfers nu nog zijn. We hebben de cijfers vergeleken met de het

rapport van de IV groep, waarbij werd uitgegaan van een mechanische telling (tees: tellussen uit 2019, dus vermoedelijk redelijk betrouwbaar). Hieronder de verschillen die we daarbij constateerden (vergelijking tussen rapport Megaborn - huidig en rapport iv groep - verkeerscijfers):

*Algemeen: Tellingen kunnen van elkaar afwijken door seizoensinvloeden. De tellingen van IV zijn gedaan in november, waardoor het autogebruik mogelijk iets hoger ligt ten opzichte van het fietsgebruik. Daarnaast is op dit moment niet meer te achterhalen of er ten tijde van de tellingen wegafsluitingen, omleidingen of andere maatregelen aan de orde waren in en rond Zeeland. Dit geldt zowel voor de tellingen van IV als de tellingen die zijn gebruikt bij de herkalibratie van het model.*

*Algemeen: Tellingen kunnen van elkaar afwijken door seizoensinvloeden. De tellingen van IV zijn gedaan in november, waardoor het autogebruik mogelijk iets hoger ligt ten opzichte van het fietsgebruik. Daarnaast is op dit moment niet meer te achterhalen of er ten tijde van de tellingen wegafsluitingen, omleidingen of andere maatregelen aan de orde waren in en rond Zeeland. Dit geldt zowel voor de tellingen van IV als de tellingen die zijn gebruikt bij de herkalibratie van het model.*

- Bergmaas Noord: Megaborn: 7.398, IV: 8.911 (-17%)

*Deze tellingen zijn niet vergelijkbaar aangezien het gaat om een andere punt op de Bergmaas. Deze telling van IV-infra komt overeen met onze modellocatie Bergmaas Zuid. Deze tellocatie is ongeveer even druk als in ons model (8.826 MVT/etmaal).*

- Voederheil west: Megaborn: 2.258, IV: 2.450 (-8%)

*Telling april/mei 2017: 2221 MVT/etmaal. Hierop is ons model gebaseerd. Dit verschil kan (onder andere) verklaard worden doordat bedrijventerrein Voederheil de afgelopen jaren verder is ontwikkeld. Wij houden rekening met de groei van Voederheil tussen 2015 en 2030. Een deel van die groei zit dus al in de telling van 2019.*

- Kerkstraat noord: Megaborn: 3.482 IV: 3.392 (+3%)

*Klein positief verschil, dus geen negatief effect op het onderzoek.*

- Vaandriglaan: Megaborn: 531, IV: 1.133 (-53%). Deze is vooral van belang omdat deze situatie in 2015 totaal anders was dan in 2019 en nu.

*Wij hadden tijdens het onderzoek geen tellingen van de Vaandriglaan beschikbaar. De intensiteit is op deze weg dus een modelinschatting.*

- Kerkstraat zuid: Megaborn: 3.381, IV: 4.000 (-15%)

*Voor dit verschil hebben wij vooralsnog geen verklaring. Mogelijk geven eerdere tellingen en het model een onderschatting.*

- Udenseweg: Megaborn: 5.135, IV: 3.804 (+35%)

*De locaties van deze telling komt niet overeen met de genomen locatie uit het model. De locatie in het model is genomen nabij de rotonde met de Bergmaas. Dit verklaart overigens niet volledig het verschil tussen beide tellingen. Mocht de intensiteit inderdaad lager liggen is dit positief voor de afwikkeling van de rotonde Bergmaas – Udenseweg.*

Onze conclusie is dat de gegevens die zijn gehanteerd door Megaborn te voorzichtig zijn. De intensiteiten zijn over het algemeen hoger dan gehanteerd in de rapportage, met uitzondering van de Udenseweg. Dit heeft invloed op de I/C berekening en daarmee op de conclusies.

*We hebben geconstateerd dat de tellingen op de Bergmaas redelijk goed overeenkomen. De toename op de rotonde Voederheil is meegenomen in het planjaar. Daarmee kunnen we stellen dat de conclusies van de*

*capaciteitsberekeningen daar juist zijn. Alleen bij de rotonde Bergmaas – Udenseweg is de werkelijkheid mogelijk wat gunstiger.*

Voor de Vaandriglaan valt op. De verkeersintensiteit daar wordt juist flink onderschat. Het gevolg daarvan is dat de uitkomst (van welke variant dan ook) voor de Vaandriglaan altijd flink negatiever zal zijn dan in dit rapport wordt geschetst.

*We kunnen op basis van de telling van IV-infra stellen dat het in het basisjaar te weinig verkeer zit. Echter, de toe- en afname van het verkeer door de nieuwe ontsluitingsweg en de ontwikkeling van Repelakker is wel goed ingeschat door het model. We kunnen dus stellen dat de huidige intensiteit en totale toekomstige te laag zijn ingeschat. Tegelijkertijd kunnen we ook stellen dat het verkeer op de Vaandriglaan niet significant toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie, aangezien het model geen significante toename voorspelt tussen het basisjaar en het planjaar 2030.*

**Vraag: Wilt u – zoals toegezegd tijdens de bijeenkomst – de gegevens van de IV-groep aub alsnog verwerken in de herkalibratie? Deze zijn namelijk het meest actueel.**

*Dit is mogelijk, maar is achteraf niet eenvoudig te doen en houdt in dat de studie opnieuw moet worden uitgevoerd. Wel kunnen we tellingen opnemen in het rapport en de effecten daarvan beschrijven.*

*Wilt u daarbij ook in het bijzonder kijken naar de gevolgen voor de Vaandriglaan? In het onderzoek wordt gesteld dat in elke variant de toekomstige intensiteit in 2030 op de Vaandriglaan afneemt ten opzichte van de huidige intensiteit. Echter, in het verlengde van de Vaandriglaan worden, met een directe aansluiting op de Vaandriglaan, ca. 75/100 woningen gepland (in de gepresenteerde plannen fase 3A). Hoe kan dan de verkeersintensiteit op de Vaandriglaan afnemen? Ook deze nieuwe bewoners zullen toch echt naar het centrum van Zeeland gaan i.v.m. centrale voorzieningen. In de verkeersberekeningen wordt nu veel aandacht gelegd op de ochtend- en avondspits die van en naar Zeeland is gericht. Onze verwachting is dat veel verkeer zich ook eerst binnen Zeeland (lees: naar school, supermarkt etc.) beweegt, voordat Zeeland wordt verlaten.*

*De Vaandriglaan wordt momenteel ook gebruikt door bewoners van van/naar Repelakker I en II met een herkomst/bestemming buiten Zeeland. Dit verkeer gaat in de plansituatie via de nieuwe ontsluitingsweg rijden, waardoor ook een afname ontstaat. Dit heft blijkbaar de toename door het verkeer vanuit Repelakker III naar de kern Zeeland op.*

**Ook harde en zachte plancapaciteit meenemen:**

De (overige) harde en zachte plancapaciteit is niet meegenomen in de prognose voor 2030, terwijl dit wel zou moeten om een betrouwbaar beeld te krijgen. Ook deze extra bebouwing gaat namelijk een grote impact hebben op de intensiteit op de Kerkstraat en de nieuwe ontsluitingsweg Repelakker fase 3. Omdat plan Langenboomseweg en Kerkstraat oost al eerder worden opgeleverd dan Repelakker fase 3 kunnen deze aantallen sowieso worden meegenomen (de aantallen en typen woningen zijn al bekend).

Daarnaast vinden we het realistisch om in het model ook de zachte plancapaciteit (bijv. Garf/gemeentehuis waar ongetwijfeld ook woningen/appartementen komen) op te nemen. Dit geeft uw college en de gemeenteraad een beeld van wat er gaat gebeuren als zoveel woningen worden toegevoegd. Wij sluiten niet uit dat zal blijken dat de Kerkstraat onvoldoende capaciteit heeft om de verkeersstromen met de huidige inrichting goed af te kunnen wikkelen. De massaliteit van de voorgenomen bouwplannen kan er toe leiden dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern onder druk komt te staan.



*Deze vraag wordt behandeld tijdens de bijeenkomst op 7 oktober. Er wordt nog gewerkt aan het verzamelen en analyseren van de juiste data (aantallen en typen woningen).*

### **Bespreking van varianten**

#### *Ontbreken variant met ontsluiting via Voederheil*

Er zijn 3 varianten onderzocht, maar een andere variant is helaas niet onderzocht. Namelijk de variant waarbij de nieuwe toegangsweg op Repelakker via Voederheil naar de rotonde Bergmaas wordt geleid. We begrijpen de nadelen van deze variant voor enkele aanwonenden op Voederheil, maar deze variant kent ook voordelen. Bijv. voor de verkeersveiligheid omdat het verkeer van een 30 naar een 50 naar een 80 km-weg wordt geleid en natuurlijk wegens minder te verwachten sluipverkeer. Om een goede integrale afweging te kunnen maken, vragen we om deze variant alsnog te onderzoeken.

*Deze variant is niet meegenomen, omdat deze naar verwachting alleen nadelen heeft ten opzichte van variant 3. De overgang tussen verschillende wegcategorieën of snelheidsregimes is met een passende inrichting voldoende verkeersveilig te organiseren.*

#### *Variant 1*

- Variant 1 wordt gepresenteerd als de variant die het gunstigst is voor de Kerkstraat. De reden daarvan is echter dubieus; verkeer uit de Kerkstraat wordt hier namelijk verplaatst naar de woonwijk Repelakker. Uitgangspunt vooraf voor de gemeente was kennelijk geen toename van verkeer op de Kerkstraat, in deze variant wordt de Kerkstraat zelfs ontlast ten koste van Repelakker. Als belangengroep vinden we dit verkeerskundig een rare keuze. Aangezien de nieuwe toegangsweg een erftoegangsweg (hierna: etw) binnen de bebouwde kom (hierna: bibeko) wordt, betekent dit dat bewust verkeer van een ontsluitende etw binnen de bebouwde kom (de Kerkstraat) verplaatst wordt naar een woonwijk. Deze variant leidt bovendien tot maar liefst 39% sluipverkeer! Als belangengroep vinden we dit veel te veel en volstrekt onwenselijk. Bovendien in strijd met eerdere uitspraken van wethouder Brands tijdens de rondleiding in de wijk dat sluipverkeer zoveel mogelijk voorkomen moet worden.

*Met een mogelijke nieuwe ontsluiting op de Bergmaas zal ook verkeer van buiten Repelakker III gebruik maken van deze route. Het betreft hier vooral bestemmingsverkeer dat in Zeeland moet zijn. In de verdere planontwikkeling kan deze route conform de richtlijnen worden ingericht.*

- Het aantal voertuigen op de nieuwe ontsluitingsweg wordt als gevolg hiervan enorm hoog. Bijna even hoog als de intensiteit op de Kerkstraat. Als belangengroep Repelakker maken we ons hier grote zorgen over. Hier wreekt zich dat in deze variant het verkeer in een korte redelijk rechte lijn (met slechts 2 bochten) dwars door Repelakker naar de Bergmaas wordt geleid.

- *Uit het onderzoek blijkt overigens niet wat precies de typologie wordt van de nieuwe aansluiting op Repelakker Fase 3. Gezien de intensiteit nemen we aan dat een etw bibeko gepland gaat worden?*
- *Zo ja, wordt deze ingericht conform de richtlijnen van duurzaam veilig inrichten? We voorzien namelijk een probleem in deze variant omdat niet wordt aangesloten op een gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom (bibeko). Ofwel: hoe kan de gemeente hier een aansluiting creëren die verkeersveilig is voor spelende kinderen (Repelakker fase 1-3 is een zeer kinderrijke wijk)?*
- *Verkeerskundige trucs waarbij bijvoorbeeld de laatste 30 meter voor de rotonde buiten de bebouwde kom wordt gelegd en een 50-km wordt, zijn voor ons als belangengroep in elk geval onacceptabel in*

*een woonwijk. Wij zien niet in hoe je met deze intensiteit aan verkeer een veilige aansluiting en veilige kruispunten in de woonwijk kunt creëren.*

*Een goede verkeersveilige ontsluiting is bij alle woningbouwprojecten uitgangspunt. De exacte wegcategorie en bijpassende vormgeving op basis van 'Duurzaam Veilig' moeten in de verdere planvorming vorm krijgen.*

#### *Variant 2*

- Variant 2 is exact hetzelfde als variant 1, met uitzondering van de extra ontsluiting op het nieuwe deel van Voederheil. Het lijkt voor iedereen goed als deze extra aansluiting wordt gerealiseerd. Er is hier eigenlijk niet echt sprake van een extra variant, maar van een nadere uitwerking van variant 1. Onze bezwaren daartegen zijn dan ook hetzelfde als bij variant 1.

#### *Variant 3*

- In variant 3 wordt gezorgd voor een spreiding van de intensiteit van verkeer over het gehele wegennet van Zeeland. Dit betekent dat alle wegen een deel van het extra verkeer opvangen en niet de gehele ontwikkeling en een extra deel van de Kerkstraat ten laste komt van Repelakker 3. Dit lijkt ons van de drie gepresenteerde varianten verreweg de meest logische keuze, al is ook hier nog steeds sprake van een ontsluitingsweg door Repelakker met veel verkeer, die veilig ingericht moet worden.

- In deze variant is een overgang tussen een etw bibeko en een gow bubeko eenvoudiger te realiseren en in te richten conform de richtlijnen van duurzaam veilig verkeer. Dit mag absoluut niet worden onderschat.

- Dat in deze variant sprake is van een toename van het verkeer op de Udenseweg is correct, maar dat is in lijn met de toename van verkeer op alle andere wegen. Daarbij lijkt de initiële intensiteit te hoog ten opzichte van de werkelijkheid (telling IV 2019). De toekomstige intensiteiten vallen binnen de grenswaarden van dit type weg in 2030.

### *Kruispuntberekeningen*

De kruispuntberekeningen die zijn toegevoegd geven heiderheid. Echter, de belangrijkste en intensiefste kruising is niet beoordeeld, namelijk de nieuwe kruising Kerkstraat - repelakker fase 3. Hieronder de getallen bij iedere variant:

Variant 1: Kerkstraat 4417 vs. Repelakker fase 3 2077

Variant 2: Kerkstraat 4390 vs. Repelakker fase 3 1913

Variant 3: Kerkstraat 4291 vs. Repelakker fase 3 787

Omdat in variant 1 en 2 veel verkeer naar Repelakker fase 3 komt vanaf het Melkpad en het zuidelijk deel van de Kerkstraat (39%), krijg je een grote stroom linksaf vanaf zuidelijke richting Kerkstraat. Dit levert extra gevaar op in verband met kruisend verkeer.

In variant 3 zie je een verdeling van verkeersstromen over het wegennet en krijg je naar verwachting veel minder gevaarlijke kruisingen dan bij variant 1 en 2.

### *Beoordeling functie, vormgeving en gebruik van wegen*

Uit de beoordeling van de Kerkstraat blijkt dat variant 3 niet significant meer verkeer op de Kerkstraat genereert ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Overigens moet hier nog wel de ontwikkeling Langenboomseweg en Kerkstraat oost (en de zachte plancapaciteit) in worden meegenomen om een realistischer beeld te krijgen. Dat is echter niet toe te rekenen aan Repelakker fase 3. Het uitgangspunt van de gemeente was geen extra verkeer op Kerkstraat. In variant 1 en 2 wordt verkeer weggenomen ten laste van Repelakker. Dit is onwenselijk voor bestaande en nieuwe bewoners. Het probleem van Zeeland wordt nu naar een woonwijk doorgeschoven. Daarbij biedt het maar deels een oplossing. De nieuwe weg door Repelakker wordt nagenoeg zo druk als de Kerkstraat nu is. We kunnen ons niet voorstellen dat dat is wat de gemeente wil. Als wijk kunnen we daar zeker niet akkoord mee gaan.

Daarbij zijn we zeer benieuwd naar het voorgestelde wegtype. In een woonwijk wil men immers verblijven en is het niet gebruikelijk (gelet op spelende kinderen) om een ontsluitingsfunctie toe te voegen. Mocht dit wel het geval zijn dan vraagt dit om een gedegen vervolgstudie over hoe zo'n weg veilig ingericht kan worden met mogelijk veel impact op de beschikbare ruimte.

### *Conclusie en aanbeveling*

Het in het onderzoek genoemde uitgangspunt dat er geen extra verkeer mag komen in de kern van Zeeland is nooit besproken, maar lezen we voor het eerst terug in dit rapport. We vinden het vreemd dat de gemeente dit uitgangspunt heeft opgenomen. Wanneer je als gemeente op deze forse schaal een dorp wil uitbreiden, waarbij niet vergeten moet worden dat naast de ontwikkelingen ook op andere plekken gebouwd gaat worden, is nu eenmaal het gevolg dat de nieuwe inwoners ook naar het centrum van Zeeland moeten, bijvoorbeeld om boodschappen te doen of de (dan zeker te kleine) school te bezoeken. Welke variant je ook kiest, het gaat dus sowieso drukker worden in de Kerkstraat.

We verzetten ons er dan sterk ook tegen om, alleen op basis van dit uitgangspunt, variant 3 af te schrijven.

*We adviseren om het advies om niet te kiezen voor variant 3 niet op te nemen in de definitieve versie van het rapport. Er is anders geen sprake van een zorgvuldige afweging waarin de belangen van alle wijken worden meegewogen. We kunnen in elk geval aan onze buurt niet uitleggen waarom de gemeente 100 extra voertuigen in de Kerkstraat erger vindt dan 1000 extra voertuigen in Repelakker.*

*Meer principieel willen we u nogmaals vragen om te onderbouwen of een zo massale uitbreiding van Zeeland wel echt noodzakelijk/wenselijk is. Woningen bouwen is nodig en wat ons betreft mag dat ook op Repelakker 3. Wanneer je er echter voor kiest om op deze enorme schaal woningen toe te voegen, is het onvermijdelijke gevolg dat dat zal leiden tot (bijvoorbeeld) veel extra verkeer en extra belasting op het toch al krappe bestaande voorzieningenniveau in Zeeland. Ook hebben we zorgen over de aantallen en het gebrek aan variatie in de voorziene woningen (blijkend uit de aantallen en soorten woningen waarmee in dit verkeersrapport is gerekend) en de gevolgen die dat heeft voor de leefbaarheid in Repelakker. We hebben nog steeds het idee dat het belang van de projectontwikkelaar (al zijn gronden zo snel mogelijk ontwikkelen, liefst met veel kleine woningen) leidend is, in plaats van het belang van de gemeente om de aantallen (en soorten) woningen te ontwikkelen waar de komende jaren voor Zeeland ook echt behoefte aan zal zijn, in een logische fasering.*

*Er liggen geen woningaantallen vast. Tijdens de ontwikkeling van het Masterplan wordt dit concreter gemaakt.*

**Afsluitend:**

Deze reactie hebben we, na de presentatie op 6 september, in korte tijd opgesteld, zonder dat we onze achterban daarover konden raadplegen. Het is daarom mogelijk dat we, na presentatie van het definitieve rapport, nog andere aandachtspunten zullen toevoegen.

We verzoeken u om deze reactie toe te voegen als bijlage bij (de definitieve versie van) het verkeersonderzoek, zodat zichtbaar is hoe ons advies is verwerkt/meegenomen in het definitieve advies.

Mochten er punten in onze brief niet duidelijk zijn, neem dan vooral contact met ons op.

Ten slotte willen we u vragen om dezelfde openheid ook te geven over het voorstel over Repelakker 3 dat al in juni (!) in het college is behandeld. Ook over de invulling en beeldkwaliteit van Repelakker 3 willen we namelijk graag vroegtijdig meedenken.

Succes bij het opstellen van het definitieve verkeersonderzoek!

Hartelijke groet,

Namens Belangengroep Repelakker en aanwonenden Noordveld,



## **Bijlage 6; Uitgebreide technische reactie definitief verkeersonderzoek Megaborn**

### **Onderbouwing inhoudelijke argumentatie definitief verkeersonderzoek Megaborn**

Opgesteld door: belangengroep Repelakker-Noordveld

Datum: 07-12-2021

Zoals al eerder aangegeven door de Belangengroep Repelakker/Noordveld is de keuze die gemaakt is door het College om variant 2 uit het verkeersonderzoek van Megaborn als voorkeursvariant aan te duiden te voorbarig. Diverse gehanteerde uitgangspunten en bijbehorende resultaten uit dit verkeersonderzoek zijn niet correct. Het college geeft aan niet te tornen aan het eerder genomen besluit. Wij willen op basis van deze memo nogmaals het verzoek doen bij het college om dit besluit te heroverwegen. In deze memo geven wij ook op basis van inhoudelijke argumentatie weer dat het verkeersonderzoek (en daarmee de keuze voor voorkeursvariant 2) niet correct is. Wij hebben hierbij een opsplitsing gemaakt in 3 onderwerpen, namelijk A. De basis van het verkeersonderzoek; B. De technische uitwerking; C. Beoordeling varianten. Deze memo wordt afgesloten met een conclusie in deel D.

#### **A. De basis voor een gedegen verkeersonderzoek ontbreekt**

Onderstaand een opsomming van zaken die niet correct zijn in de basis van het verkeersonderzoek:

1. Er is geen visie op verkeer opgesteld door de gemeente Landerd.

Voor de start van het verkeersonderzoek is geen heldere visie door de gemeente Landerd opgesteld over de wijze waarop verkeersstromen in de gemeente Landerd zouden kunnen worden gestroomlijnd. Hierdoor ontbreekt de basis voor dit verkeersonderzoek, waardoor niet vanuit visie en beleid naar de opgave wordt gekeken, maar het geheel andersom wordt benaderd (vanuit het project naar de omgeving). Dit resulteert in postzegeloplossingen voor zowel Voederheil, Bergmaas als Repelakker fase 1, 2 en 3. Je lost een probleem ergens op, maar hierdoor ontstaat een probleem elders.

2. Er zijn geen uitgangspunten voor het verkeer in de ontwikkeling Repelakker III vastgesteld

In het verkeersonderzoek wordt een vraagstelling gedefinieerd, echter zijn geen uitgangspunten op gebied van verkeer gedefinieerd voorafgaand aan het onderzoek. Hier zijn enkel uitgangspunten gedefinieerd op basis van de plancapaciteit van de ontwikkeling Repelakker III. De vraagstelling die is gedefinieerd is enkel gericht op de verkeerseffecten (lees: intensiteiten en capaciteiten), echter wordt op geen enkele manier gekeken naar bijvoorbeeld verkeersveiligheid of technische inpasbaarheid. Terwijl het onderwerp 'verkeersveiligheid' volgens ons juist altijd leidend moet zijn in welke ontwikkeling dan ook. Dus naast het ontbreken van een beleid ontbreken ook de uitgangspunten voor aanvang van het onderzoek. Op welke wijze kunnen de resultaten uit een onderzoek dan ook getoetst worden aan het beleid en de uitgangspunten? Het antwoord is: op geen enkele wijze. Nu wordt enkel gekeken naar de oplossing in relatie tot de intensiteiten uit het model. Dit geeft enkel een kwantitatieve beoordeling weer, terwijl een kwalitatieve beoordeling ook uitgevoerd had moeten worden.

3. Vraagstelling verkeersonderzoek sluit niet aan bij de scope van het onderzoek

De volgende vraagstelling is in het onderzoek gedefinieerd: 'een verkeerskundig onderzoek uitvoeren naar de verkeerseffecten van verschillende ontsluitingsvarianten voor de ontwikkeling Repelakker III en de uitbreiding van het bedrijventerrein Voederheil'. Ook hier is te lezen dat geen kwalitatieve

beoordeling zal worden uitgevoerd, enkel een kwantitatieve beoordeling. Is dit wel wat je wilt als gemeente.

Daarbij is gestart met drie varianten die lukraak zijn opgesteld. Ook hier wordt de omgekeerde volgorde van ontwerpen van de openbare ruimte gehanteerd, namelijk vanuit een oplossing naar de impact kijken en niet vanuit een beleid, visie en uitgangspunten oplossingen creëren.

De verdiepingsvragen zijn als volgt gedefinieerd:

1. *Hoe kan de ontsluiting van Repelakker III en het uitgebreide bedrijventerrein Voederheil het beste worden vormgegeven?*

Dit is een vraag die ingaat op een microniveau van het totale onderzoek. Ook in het onderzoek wordt geen antwoord op deze vraag gegeven. Er wordt in het onderzoek namelijk niet ingegaan op 'hoe de ontsluiting kan worden vormgegeven'. Dit ontwerpvragestuk blijft open.

2. *Kan het omliggend wegennet het extra verkeer van en naar de nieuwe ontwikkeling voldoende vlot en veilig verwerken?*

Hoewel deze vraag zowel een kwantitatief als kwalitatief element heeft, is tijdens dit onderzoek enkel gekeken naar het kwantitatieve aspect van de verdiepingsvraag. In het onderzoek wordt namelijk op geen enkele wijze een beoordeling op gebied van verkeersveiligheid gedaan, enkel op de vergelijking intensiteit-capaciteit. Hierbij opperen wij nogmaals dat het kwalitatieve deel (verkeersveiligheid) altijd voor moet gaan op het kwantitatieve aspect (verkeersdoorstroming of verkeersafwikkeling).

3. *Zijn functie, vormgeving en gebruik van de belangrijkste wegen rondom de ontwikkeling nog in overeenstemming?*

Deze vraag gaat deels in op verkeersveiligheid omdat de functie en vormgeving hiermee te maken hebben. Dit vinden we positief. Op de resultaten hieruit komen we later nog terug. Jammer vinden we dat geen uitspraken worden gedaan, dan wel advies wordt gegeven over de inrichting van de wegenstructuur in Repelakker III. Er wordt inderdaad enkel gekeken naar de wegen rondom de ontwikkeling (en niet naar de ontwikkeling zelf).

4. *Wordt voldaan aan het uitgangspunt dat de hoeveelheid verkeer in het centrum van Zeeland niet significant toeneemt?*

Opvallend aan deze vraag is dat hier wordt gesteld dat er een uitgangspunt is gedefinieerd op de toename van verkeer in het centrum van Zeeland. Echter de definitie van dit uitgangspunt is nergens nader uitgewerkt. Deze vraag is dan ook niet verder afgebakend dan wel gespecificeerd. Dit vinden we een gemiste kans, omdat de gehele conclusie hier wel op wordt gemaakt namelijk: *'Variant 3 zorgt juist voor een kleine toename van circa 100 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Met variant 3 wordt dus niet voldaan aan het uitgangspunt dat de hoeveelheid verkeer in het centrum van Zeeland niet toeneemt.'* (definitief verkeersonderzoek Megaborn, blz. 30). De conclusie stelt dat in variant 3 een kleine toename ontstaat terwijl in de vraagstelling wordt gesproken over een significante toename. Is een kleine toename dan significant?

Deze vraagstelling kan bij geen enkele ontwikkeling in het centrum van Zeeland standhouden. Als de gemeente de herontwikkeling van het huidige gemeentehuis en achterliggende parkeerplaats vorm gaat geven wordt dit zelfde uitgangspunt dan gehanteerd? Ook zal het hoe dan ook drukker worden in de kern van Zeeland (je voegt 14% woningbouwvoorraad toe aan de bestaande voorraad. Dit heeft ten allen tijden impact op de verkeersbewegingen in de kern van Zeeland.)

Ook is deze vraag gedurende het proces als uitgangspunt toegevoegd. Ten tijden van de start van het onderzoek was dit nog geen uitgangspunt. In juni 2021 zijn de volgende uitgangspunten voor start van het onderzoek gepresenteerd:

1. Alle varianten incl. verkeerstoename door de ontwikkelingen Voederheil en Repelakker
2. Vier ontsluitingsvarianten sommige met raakvlak Voederheil en Repelakker (zie volgende dia's). Alle varianten Repelakker hebben één ontsluiting naar een hoofdweg en tenminste één lokale ontsluiting naar het dorp
3. Niet beide ontwikkelingen (bedrijventerrein Voederheil en Repelakker III) ontsluiten via de weg Voederheil (conflict fietsverkeer en vrachtverkeer)
4. Repelakker III niet ontsluiten via een bedrijventerrein (verkeersveiligheid fiets)
5. Bergmaas is deels 60 km/h ter hoogte van Tweehekkenweg. De rest van de weg is nu 80 km/h. Afwaarderen van Bergmaas tussen benzinstation en rotonde Voederheil.

Ondanks dat we inhoudelijk twijfels hebben bij deze uitgangspunten, is dit wel een definitie van de uitgangspunten voorafgaand aan het verkeersonderzoek. Echter is geen van deze uitgangspunten teruggekomen in het definitieve verkeersonderzoek.

5. *Is er op basis van de toekomstige intensiteiten een mogelijkheid om de Bergmaas af te waarderen?*

Wij vinden het goed dat hiernaar gekeken is, echter is ook dit een detailvraag die ook had kunnen worden beantwoord in de vraag over de functie, vormgeving en gebruik van omliggende wegen. Ook hier geldt dat er geen visie is over verkeersstromen in Landerd.

4. De harde- en zachte plancapaciteiten zijn niet integraal opgenomen in het verkeersmodel

In het verkeersonderzoek zijn een aantal ontwikkellocaties aangeduid (Kerkstraat Oost, Langeboomseweg en Centrum Zeeland). Dit vinden we positief omdat dit wel representatief is voor de geplande ontwikkelingen. De hoeveelheden toe te voegen woningen hebben we ook vertrouwen in, omdat dit nog ver vooruit is kan enkel een verwachting worden gemaakt. Echter deze ontwikkelingen zijn niet integraal opgenomen in het verkeersmodel. Enkel een inschatting van de toename van wegverkeer op de diverse wegvakken is gemaakt. Dit betekent dat geen start- en eindbestemming is toegevoegd, maar enkel een ophoging van het verkeersbeeld in een bepaald wegvak. Men gaat aan de ene kant een zeer gevoelig integraal verkeersmodel hanteren, en aan de andere kant worden toekomstige ontwikkelingen afgedaan met toevoeging van intensiteit op wegvakken. Wij snappen dit niet en verwachten dan ook dat de toekomstige harde- en zachte plancapaciteit in het model worden geïntegreerd zodat het een representatief beeld geeft. Het toevoegen van extra ontwikkelingen kost tijd, en deze tijd wordt niet genomen in het onderzoek.

5. De gehanteerde verkeersintensiteiten in het verkeersmodel zijn niet representatief voor de werkelijkheid

Het adviesbureau Megaborn werkt met een dynamisch verkeersmodel. Wij zijn hier voorstander van omdat een dergelijk model werkt conform de principes zoals ook verkeer zich zou gedragen in de werkelijkheid. Het nadeel van een dergelijk model is dat het enkel is uitgewerkt op een regionaal niveau. De getallen die op lokaal niveau zijn weergegeven zijn inschattingen gemaakt door het model. Deze inschattingen zijn herijkt op basis van tellingen uit 2017 (reeds 4 jaar oud). Nu blijkt ook dat deze inschattingen niet overeen komen met de werkelijkheid. Echter het aanpassen van een dergelijk model is tijdrovend. In 2020 is een verkeersonderzoek gedaan door IV-groep (d.d. 16 juli 2020). Zij hebben geen gebruik gemaakt van een dynamisch model, maar een onderzoek uitgevoerd op basis van verkeerstellingen (uitgevoerd in november 2019). Onderstaand geeft een overzicht van het verschil tussen de verkeerstellingen uit 2018 (IV-groep) en de gehanteerde verkeerstellingen in het model van Megaborn:

<b>Locatie</b>	<b>Intensiteit telling (IV-groep)</b>	<b>Intensiteit model (Megaborn)</b>	<b>Vershil</b>
Vaandriglaan	1.133	531	-53%
Kerkstraat Zuid	4.000	3.381	-15%
Voederheil West	2.450	2.258	-8%
Kerkstraat Noord	3.392	3.482	+3%
Udenseweg	3.804	5.135	+35%

Zoals hierboven is te zien verschillen de intensiteiten tussen -53% en +35%. Megaborn heeft hier geen verklaring voor deze afwijkingen en maakt hier enkel een notitie voor de Vaandriglaan voor in het verkeersonderzoek (*notitie onder de tabellen: De werkelijke huidige intensiteit op de Vaandriglaan ligt op basis van tellingen uit 2019 hoger (circa 1.228 MVT/etmaal). Dit op basis van notitie IV-infra met kenmerk INFR190889 d.d. 16 juli 2020*). Er is door Megaborn geen herijking van de intensiteiten gedaan op basis van deze opmerking.

Net zoals Megaborn zien wij niet wat de impact zal zijn van de verschillen in deze intensiteiten. Wat we wel kunnen stellen is dat de gehanteerde intensiteiten in het model van Megaborn niet overeen komen met de werkelijkheid. Wij stellen dan ook dat dit model niet representatief is en dat enkel met nieuwe verkeerstellingen een representatief beeld kan worden gegeven van de situatie.

6. De aannames autonome groei zijn onverklaarbaar

In het verkeersonderzoek worden vergelijkingen gemaakt tussen de intensiteit huidig (2015), referentie (2030) en de betreffende variant (t.o.v. 2015 en t.o.v. 2030). De huidige intensiteit is hierbij de basis voor het verkeersmodel. Zoals reeds toegelicht in punt 4 en 5 hebben we onze twijfels over de gehanteerde intensiteiten in deze basis. De referentie van 2030 wordt gemaakt op basis van autonome groei van intensiteiten. Deze wordt in de volgende wijze opgebouwd:

1. De autonome groei wordt gedaan op basis van het regionale verkeersmodel (2015), waarbij er vanuit wordt gegaan dat de ontwikkeling van Repelakker III en de uitbreiding van bedrijventerrein Voederheil nog niet hebben plaatsgevonden en er geen infrastructurele aanpassingen worden gedaan. Dit is het 'huidig model' voor het bepalen van de autonome groei;
2. Als deze basis is bepaald wordt de ontwikkeling Voederheil II fase 1 toegevoegd (deze ontbrak nog in 2015);
3. Daarna wordt de harde- en zachte plancapaciteit handmatig toegevoegd (zie ons eerdere punt 4). Hierna is het referentiemodel (2030) gereed.



De fout die hier wordt gemaakt is dat wel de ontwikkeling Voederheil II fase 1 wel toegevoegd, maar dat de ontwikkeling van Repelakker fase 1 en 2 niet worden toegevoegd. (Daarnaast wordt handmatig nog wel de harde- en zachte plancapaciteit toegevoegd. Echter hebben we daar al over geschreven in punt 4).

De autonome groei op de diverse locaties wordt hiermee als volgt:

Nummer locatie	Naam locatie	Huidig model (2015)	Referentiemodel (2030)	Autonome groei
1	Bergmaas (noord)	7.398	8.323	12,50%
2	Bergmaas (zuid)	8.816	9.884	12,11%
3	Peelweg	7.675	8.523	11,05%
4	Voederheil West	2.258	2.937	30,07%
5	Voederheil Oost	2.297	2.617	13,93%
6	Udenseweg	5.135	5.821	13,36%
7	Kerkstraat (tussen Peelweg en voederheil)	3.470	4.084	17,69%
8	Kerkstraat (tussen voederheil en melkpad)	3.482	4.114	18,15%
9	Kerkstraat (tussen vaandriglaan en langeboomseweg)	3.381	3.912	15,71%
10	Kekstraat t.h.v. centrum	2.987	3.497	17,07%
11	Vaandriglaan	531	468	-11,86%
12	Ontsluiting Repelakker 3 (bergmaas)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
13	Ontsluiting Repelakker 3 (kerkstraat)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
14	Ontsluiting Voederheil	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Autonome groei kan worden gelezen als zelfstandige groei van intensiteiten in het model als gevolg van ontwikkelingen. Dit kan zijn groei van bedrijven, toevoegen van bedrijven, meer mensen dus meer verkeersbewegingen etc. etc. Dit is dus niet als gevolg van de extra ontwikkeling van huizen. Zoals in het rapport staat beschreven zijn enkel de ontwikkeling van Voederheil II (fase 1) en de harde- en zachte plancapaciteit opgenomen in het referentiemodel. Vooropgesteld kan worden dat de groei varieert tussen de ca. -12% en +30%. Dit is aanzienlijk, echter deels verklaarbaar door het handmatig toevoegen van Voederheil en de harde- en zachte plancapaciteit.

Echter wat ook kan worden geconcludeerd uit deze analyse is dat de ontwikkeling repelakker I en II niet is opgenomen in het verkeersmodel. De autonome groei is hier namelijk -12%. Dit zou betekenen dat het verkeer (dus het aantal verkeersbewegingen zonder dat er aanpassingen zijn gedaan aan het wegennet) zou krimpen met ca. 12%. Dit zou ook de enige straat in heel Zeeland zijn waar krimp is, terwijl juist in deze wijk veel dynamiek gaande is. Aan de gemeente Landerd is gevraagd waarom juist hier krimp plaats zou vinden. De gemeente (nog het verkeerskundig bureau) kan dit verklaren. Omdat de percentuele verschillen in de autonome groei op de verschillende locaties zo groot zijn, trekken wij deze in zijn geheel in twijfel.

7. Conclusies op basis van het ontbreken van een correcte basis voor het onderzoek  
 Zoals in punt 4 (harde- en zachte plancapaciteit), punt 5 (incorrecte verkeersintensiteiten) en punt 6 (verkeerde autonome groei) zijn er veel getallen en aannames in het verkeersonderzoek die niet correct zijn. De samenhang tussen deze getallen en aannames is dermate groot dat we de consequenties dan ook niet kunnen overzien. Twee afwijkingen in getallen of aannames kunnen elkaar namelijk zeer sterk versterken of juist zeer sterk verzwakken. Wat we wel kunnen stellen is dat het verkeersonderzoek op deze wijze niet correct is uitgevoerd en dat aan de resultaten uit dit verkeersonderzoek geen waarde kan worden gehangen. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk om de

basis (lees: verkeersstellingen) op orde te krijgen, waarna een integraal model moet worden ontwikkeld wat representatief is voor de werkelijkheid.

## **B. De technische uitwerking in het verkeersonderzoek is niet volledig**

Naast dat de basis voor het verkeersonderzoek (visie, uitgangspunten en intensiteiten, zie A) niet correct zijn, is ook de technische uitwerking van een aantal onderdelen in het verkeersonderzoek niet correct. Hieronder een opsomming:

### **1. De geplande ontsluiting vanaf het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas**

Bij de uitwerking van het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne op bedrijventerrein Voederheil wordt geopperd om een ontsluiting van bedrijventerrein Voederheil te realiseren op A. De Peelweg; B. De rotonde Piekenhoek; of C. de Bergmaas (tussen de rotonde Piekenhoek en de rotonde Voederheil). Variant C. is ook opgenomen in het verkeersonderzoek van Megaborn. Echter heeft wethouder ████████ in de voorbereidende vergadering voor het bestemmingsplan Voederheil al laten weten dat een variant A. (ontsluiting op de Peelweg) afvalt omdat de provincie hier geen medewerking aan zal verlenen. Variant B (voorkeursvariant van de belangengroep Repelakker-Noordveid, met een ontsluiting op de rotonde Voederheil) is volgens de gemeente financieel en technisch niet haalbaar (brief van het college verzonden aan de belangengroep op 25-11-'21). Dan blijft enkel variant C over.

Echter is variant C. ook onmogelijk en wel om het volgende: De gemeente hanteert het principe van 'Duurzaam veilig'. Dit principe is in vele richtlijnen van het CROW verwoord. Een belangrijke richtlijn voor het inrichten van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (GOW BuBeKo) is het 'Handboek wegontwerp – gebiedsontsluitingswegen' (CROW publicatie 164c). De Bergmaas is een zogenaamde GOW BuBeKo (lees: 80 km/uur buiten de bebouwde kom). Gezien de intensiteit zal deze weg nooit worden afgewaardeerd naar een ETW BuBeKo (lees: Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom – 60 km/uur). De huidige intensiteit ligt namelijk op ca. 8.000 mvt/etm, en in het verkeersmodel gaat deze naar ca. 10.000 mvt/etm. De grens voor afschalen van naar een ETW BuBeKo ligt op ca. 6.000 mvt/etm. Ook de functie van de weg (stromen) sluit volledig aan bij een GOW BuBeKo. Dit betekent dat het Handboek Wegontwerp – gebiedsontsluitingswegen als basis geldt. In deze publicatie van het CROW staat een minimale afstand tussen kruisingen op een dergelijke weg van 500m (waarbij dit type weg zelfs theoretisch een klasse hoger is gelegen waardoor een minimale afstand van 1.000m is vereist). De afstand tussen de rotonde Piekenhoek en de rotonde Voederheil bedraagt nu exact 500m. Een extra aansluiting tussen deze twee rotondes is daarmee technisch onmogelijk en daarbij functioneel onwenselijk als men kijkt naar de functie van de Bergmaas. Doordat een ontsluiting van bedrijventerrein Voederheil niet mogelijk is, is evident dat de Landweer richting de weg Voederheil ook niet kan worden afgesloten.

Bovenstaande heeft mogelijk impact op de intensiteit en daarmee de typologie van de weg Voederheil, terwijl hier nu al beslissingen in worden gemaakt in de vaststelling van het bestemmingsplan Brandweerkazerne. Dit is wat ons betreft te voorbarig gezien een voorwaardelijke verplichting (ontsluiting bedrijventerrein Voederheil en afsluiting Landweer) geen directe verplichting voor de gemeente is. Dit is niet afdwingbaar en in het voorliggende raadsvoorstel staat al beschreven dat de huidige infrastructuur (bedrijventerrein Voederheil ontsluiten via de Landweer op de weg Voederheil) voldoende capaciteit heeft in de toekomstige situatie. Hierdoor is de afdwingbaarheid helemaal twijfelachtig.

### **2. De rotonde Bergmaas is niet correct geplaatst in het verkeersmodel**

Zoals hierboven is te lezen is een minimale afstand tussen twee kruisingen op een GOW BuBeKo minimaal 500m. In het verkeersonderzoek is de rotonde Bergmaas te Noordelijk gelegen, oftewel te dicht bij de rotonde Voederheil (geen afstand van 500m). Dit heeft grote invloed op de

verkeersstromen in het verkeersmodel. Een automobilist zal namelijk altijd op zoek gaan naar de kortste weg om van A naar B te komen. De verschuiving van de rotonde naar het zuiden zal dus betekenen dat er meer auto's gebruik zullen maken van de Vaandriglaan in plaats van de noordelijke weg door Repelakker III. Deze route is simpelweg korter richting de kern van Zeeland.

### 3. De intensiteit-/capaciteitsberekening van de kruisingen is niet volledig

In het verkeersonderzoek worden I/C-berekeningen (intensiteit versus capaciteit van een kruising) diverse kruisingen in de omgeving van Repelakker III berekent. Echter, de belangrijkste kruising de aansluiting noordelijke weg door Repelakker met de Kerkstraat wordt hierin niet meegenomen. Ondanks onze eerdere suggestie aan de gemeente en Megaborn om dit alsnog te doen is dit niet gedaan. Hier ontstaat een zeer gevaarlijke gelijkwaardige kruising. Omdat Megaborn geen voorstel heeft gedaan in de typologie van wegen (zie het volgende punt B.2.) gaan we er vanuit dat dit een ETW BiBeKo (Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom – 30 km/uur) wordt, echter is dit twijfelachtig gezien de intensiteit op deze weg. Deze kruising heeft twee wegen, namelijk nieuwe noordelijke ontsluitingsweg Repelakker en de Kerkstraat, met in variant 2 respectievelijke intensiteiten van 4.390 mvt/etm en 1.913 mvt/etm. Een passende inrichting bij dergelijke hoge intensiteiten op een gelijkwaardige kruising (waarbij veel kruisend verkeer ontstaat) is technisch een uitdaging en wellicht zelfs onmogelijk. Het is te makkelijk om hier in het verkeersonderzoek niet te onderzoeken.

### 4. De typologie van wegen in Repelakker III is niet uitgewerkt

Zoals al eerder aangegeven is het verkeersonderzoek volledig geënt op de intensiteiten en is geen gedegen onderzoek/advies gegeven over de verdere verkeerskundige uitwerking van de wegenstructuur in Repelakker. De visie 'Duurzaam Veilig' kent vijf principes die de basis vormen voor deze visie. Dit zijn:

1. *Functionaliteit van wegen* – Monofunctionaliteit van wegen 'Stroomwegen (SW)', 'Gebiedsontsluitingsweg (GOW)' of 'Erftoegangsweg (ETW)' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet;
2. *Homogeniteit van massa en/of snelheden en richting* – gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden;
3. *Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en gedrag van weggebruikers* - Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp;
4. *Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling* - Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen;
5. *Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer* - Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Wanneer een advies over de typologie op basis van Duurzaam Veilig zou worden toegevoegd aan het onderzoek zou het advies wel eens anders uit kunnen pakken. De beperkingen van variant 2 worden in dit kader nogmaals aangehaald in deel C.

## C. Beoordeling varianten verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek worden de 3 verschillende varianten beoordeeld. Ondanks dat volgens ons de uitgangspunten (zie deel A) en technische uitwerking (Zie deel B) in dit verkeersonderzoek niet goed zijn haken we ook nog aan op de beoordeling van de drie varianten in het verkeersonderzoek.

### 1. Beoordelingssystematiek is niet onderbouwd en verkeerd opgebouwd

Zoals in deel A aangegeven ontbreekt een solide basis van visie en uitgangspunten om het verkeersonderzoek uit te kunnen voeren. Het is voor ons dan ook onbegrijpelijk dat een weging aan diverse beoordelingscriteria kan worden toegekend. Daarbij is zeer weinig differentiatie in de wegingsfactoren meegegeven (enkel de verkeersbelasting Bergmaas (wegingsfactor 1) en de verkeersbelasting Kerkstraat Centrum (wegingsfactor 5) zijn sterk afwijkend). De overige beoordelingscriteria zijn nagenoeg gelijk. Ook hierbij moet worden opgemerkt dat hier enkel een kwantitatieve beoordeling (op basis van verkeersintensiteiten) wordt uitgevoerd en geen enkele kwalitatieve beoordeling (zoals verkeersveiligheid) wordt uitgevoerd.

Ook de score per variant is zeer twijfelachtig. Blijkbaar kunnen negatieve en positieve getallen worden gehangen aan de diverse beoordelingscriteria. Echter is geen schaalverdeling vermeld en is men zich er niet bewust van dat een dergelijke beoordelingssystematiek (met zowel positieve als negatieve beoordelingen) een zeer grote impact heeft op de score. De cijfers die zijn benoemd zijn verder niet onderbouwd.

Concluderend kan worden gesteld dat de verkeersbelasting op de Kerkstraat doorslaggevend is in het totale model (2 van de 9 beoordelingsaspecten gaan namelijk over de Kerkstraat) de overige wegen hebben 'slechts' één beoordelingsaspect in het geheel. Daarbij is de weging en de beoordeling van de Kerkstraat ook vele malen hoger dan op andere wegen.

### 2. Beperkingen aan variant 2

Zoals eerder aangegeven worden de varianten enkel kwantitatief beoordeeld en ontbreekt ook een vorm van kwalitatieve beoordeling. Variant twee heeft wat ons betreft nog tal van beperkingen die niet aan het licht komen in het verkeersonderzoek namelijk:

- Het aandeel sluipverkeer (of zoals de gemeente het noemt 'gebiedsvreemd verkeer' in variant 2 is zeer hoog, namelijk ca. 40%. Het risico wat hierbij komt kijken is dat dit doorgaand verkeer door een wijk is en hiermee een hogere snelheid ontstaat op de doorgaande weg door Repelakker III met alle gevaren die daarbij horen;
- Zoals in de I/C-berekeningen aangegeven zal een gevaarlijke kruising ontstaan nabij de aansluiting Repelakker III – Kerkstraat. Hier zullen files ontstaan, waardoor automobilisten in het vervoig een makkelijkere/kortere weg zullen zoeken. Deze route zal via de Vaandriglaan lopen. In het verkeersonderzoek wordt hier geen notie over gemaakt. Dit in combinatie met het zuidelijker liggen van de rotonde Bergmaas in de werkelijke situatie (zie punt B.2) geeft een grote groei aan de intensiteit op de Vaandriglaan.
- In het verkeersonderzoek wordt geen advies gegeven over de inrichting van de nieuwe wegenstructuur van Repelakker III. De bestaande overige wegen worden wel beoordeeld. Onderstaand een opsomming op hoofdlijnen:
  - o Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 met beperkte verkeersfunctie met een intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm;
  - o Voederheil – ETW (BiBeKo) type 1 met beperkte verkeersfunctie met een intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm;
  - o Bergmaas – GOW (BuBeKo) type 2 vanaf een intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm.

Zoals eerder aangegeven is geen advies gegeven over de typologie van wegen, echter kijkend naar de intensiteiten verwachten we de volgende type wegen:

- o Ontsluitingsweg Repelakker – Bergmaas – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2 ca. 3.735 mvt/etm)
- o Ontsluitingsweg Repelakker – Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2 ca. 1.913 mvt/etm)
- o Vaandriglaan – Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2: 528 mvt/etm)

Echter kijkend naar de principes van 'Duurzaam Veilig' is een hiërarchische opbouw van het wegennet een basisprincipe voor de uitwerking. Hierbij is het onwenselijk om een ETW BiBeKo type 1 met veel bebouwing direct aangrenzend (Ontsluitingsweg Repelakker-Bergmaas) te ontsluiten op een GOW BuBeKo (Bergmaas). Wanneer variant 3 wordt gehanteerd (gelijk aan de variant die wij voorstellen kan juist wel een hiërarchische opbouw worden gecreëerd, omdat hier ruimte voor is in het gebied (nabij de rotonde Voederheil);

- Naast dat de hiërarchie in het wegennet hierdoor ontbreekt, wordt ook niet voldaan aan principe 2 van de visie 'Duurzaam Veilig' (Homogeniteit in massa en snelheid) gezien fietsers eenvoudig bij deze aansluiting kunnen komen. Ook aan principe 5 wordt in variant 2 niet voldaan. Het is namelijk niet voorspelbaar dat men van een ETW BiBeKo overgaat naar een GOW BuBeKo. Dit is ook niet uitlegbaar aan spelende kinderen (waar een woonwijk toch voor is bedoelt).

## D. Conclusie

Zoals hierboven weergegeven hebben wij zeer grote vraagtekens bij het uitgevoerde verkeersonderzoek en de conclusies die hieraan worden gekoppeld. Het college heeft een besluit genomen zonder de raad te consulteren. Wij vinden dit raar en willen de raad vragen het college hierop aan te spreken. Al met al kan het volgende samenvattend worden geconcludeerd:

- Er is geen visie voor verkeer in Zeeland opgesteld en uitgangspunten voor het verkeersonderzoek ontbreken;
- De vraagstelling is puur kwantitatief en sluit niet aan bij de scope van het onderzoek en kwalitatieve uitgangspunten en beoordeling ontbreken;
- De gehanteerde intensiteiten in het verkeersonderzoek zijn incorrect (intensiteiten op wegen zijn incorrect, harde- en zachte plancapaciteit is niet integraal opgenomen, de ontwikkeling van Repelakker fase 1 en 2 ontbreekt en de percentages autonome groei zijn twijfelachtig )
- Technische uitwerking in het verkeersonderzoek ontbreekt (de geplande ontsluiting vanaf bedrijventerrein Voederheil is niet mogelijk, de rotonde Bergmaas is niet correct geplaatst en de I/C-berekeningen van de kruisingen zijn niet volledig)
- De conclusies die aan het onderzoek zijn gekoppeld zijn überhaupt twijfelachtig als je bovenstaande in ogenschouw neemt, echter is de beoordelingssystematiek op zichzelf onbegrijpelijk en de wijze van beoordeling (weging en score) is niet onderbouwd

Al met al kan worden gesteld dat het verkeersonderzoek aan alle kanten rammelt. Wij hebben dit al diverse malen geagendeerd bij de uitwerking van het onderzoek in het zogenaamde 'participatietraject'. Echter is op geen enkele wijze gehoor gegeven aan deze argumentatie. Van participatie is wat ons betreft dan ook weinig spraken. Echter, dit onderzoek en de voorkeursvariant die hieruit rolt wel de voorkeursvariant waar het college een besluit op heeft genomen. Voor ons onbegrijpelijk.

Mijn naam is [REDACTED] en ik spreek vanavond namens de belangengroep Repelakker. Deze belangengroep is gestart omdat veel bewoners van Repelakker zijn geschrokken van het bericht in de krant dat het college van plan is om onze wijk fors uit te breiden, en een aansluiting te maken vanaf de Vaandriglaan op de Bergmaas.

Inmiddels hebben we al veel steunbetuigingen ontvangen van een groot deel van de bewoners van Repelakker fase 1 en 2 en ook van bewoners van het Noordveld.

Namens onze wijk willen we vanavond maar één simpele boodschap aan u overbrengen. En dat is dat het realiseren van een ontsluiting vanaf de Kerkstraat op de Bergmaas via de Vaandriglaan onacceptabel is.

De reden is simpel: een extreme toename van verkeer in onze woonwijk.

Deze ontsluiting is namelijk de kortste route vanaf het centrum van Zeeland en Melkpad naar de Bergmaas. Dit is niet uit te leggen aan de bewoners van de Vaandriglaan, die nu al verkeersoverlast ervaren. Het verkeer wordt dan ook een veelvoud in de toekomst. Hoeveel precies, dat weten wij niet. Opmerkelijk genoeg wordt daar ook geen inschatting van gemaakt in het verkeersonderzoek, wat toch echt een misser is. Op basis van een eerder verkeersonderzoek uit 2005, leidt dit tot een verkeersintensiteit van ca. 3.800 motorvoertuigen op de Vaandriglaan. Dit is nagenoeg gelijk aan de verkeersintensiteit op de Kerkstraat. En al dat verkeer moet dwars door een woonwijk, waar veel jonge kinderen spelen en fietsen.

In het verkeersonderzoek is gesteld dat een ontsluiting op de Bergmaas slechts beperkt zal leiden tot sluipverkeer, door de inrichting van de weg. Als bewoners van Repelakker geloven wij niet dat een extra bocht en extra drempels zorgen dat het verkeer niet de kortste weg zal nemen. Bovendien, het blijkt ook helemaal niet de bedoeling om sluipverkeer echt te ontmoedigen. Als voordeel voor de ontsluiting wordt immers genoemd: *"Het verkeer krijgt bij een aansluiting op de Bergmaas een alternatieve route waarbij de dorpskern vermeden kan worden. Dit komt de leefbaarheid in het centrum van Zeeland ten goede."* Kort gezegd: we verplaatsen de verkeersoverlast van de Kerkstraat naar Repelakker.

Daarbij, nog geen 2 jaar geleden besloot u om de Tweehekkenweg af te sluiten, om de verkeersoverlast in die wijk tegen te gaan en veiligheid te bevorderen. En nu is het college voornemens een nieuwe ontsluiting te maken, dwars door een woonwijk, waar nog véél meer verkeer gebruik van gaat maken. Dat is niet met elkaar te rijmen.

Dan de Bergmaas. De Bergmaas is een bijzondere weg. Bijzonder, omdat er niks over te lezen is in het verkeersonderzoek, terwijl er wel plannen zijn over de herinrichting van deze weg. Het college denkt eraan om de Bergmaas in te richten als Erftoegangsweg, kortweg 60 km/uur-weg. Echter is de intensiteit op de Bergmaas momenteel al 9.000 motorvoertuigen, met een groei tot 12.500 motorvoertuigen. Daarentegen moet Repelakker geschikt zijn voor spelende kinderen. Een woonwijk direct aansluiten op een dergelijk drukke weg is vragen om problemen. Daarbij, een 60 km/uur-weg waarvan de functie 'verblijven' is heeft een maximale capaciteit van 6.000 motorvoertuigen. De capaciteit is dus ontoereikend, waarbij de Bergmaas in de praktijk zal worden gebruikt om snel van A naar B te komen. Dit strookt niet met elkaar.

Ten slotte willen we stil staan bij het afwegingskader – oftewel de tabel – die aan uw raad is aangeboden en waaruit blijkt dat een ontsluiting op de Bergmaas het beste alternatief is. Laten we maar eerlijk zijn: we hebben het gevoel dat er bewust naar deze conclusie is toe-geredeneerd.

Allereerst sluit dit afwegingskader totaal niet aan bij het verkeersonderzoek. 8 van de 12 criteria komen zelfs niet aan bod in dit onderzoek. Waar de plusjes en minnetjes op zijn gebaseerd is ons dan ook een raadsel. Wij voorspellen, dat wanneer deze tabel door 10 deskundigen wordt ingevuld, dit leidt tot 10 verschillende uitkomsten. Voor ons is het dan ook niet duidelijk waarom een ontsluiting op de Bergmaas positiever scoort dan een ontsluiting op de Voederheil.

Voorzitter, het mag duidelijk zijn onze wijk erg bezorgd is over de plannen. We zijn tegen een ontsluiting op de Bergmaas vanaf de Kerkstraat via de Vaandriglaan, en willen uw raad vragen om deze plannen zeer kritisch te bekijken, en ervoor te zorgen dat Repelakker veilig en leefbaar blijft.

Mijn naam is [REDACTED] en ook ik spreek vanavond namens belangengroep Repelakker. Waarbij mijn voorganger is ingegaan op de beperkingen van de voorkeursvariant richt ik me op de mogelijke alternatieven en de bijbehorende ontwikkelrichting.

Want, gelukkig biedt het verkeersonderzoek ook enkele alternatieve ontsluitingen. Zo kan een ontsluiting worden gerealiseerd via de Voederheil, waar de gemeente al grond in bezit heeft. Of een extra ontsluiting via de Kerkstraat.

Voor ons als wijk, is een ontsluiting via Voederheil de meest ideale oplossing. Bij een ontsluiting via Voederheil zal alleen bestemmingsverkeer, van en naar Repelakker, door de wijk rijden. Er is dan geen probleem met doorgaand verkeer, waardoor dit is dus verreweg de veiligste optie is. Ook is de Voederheil vele male geschikter als ontsluitingsweg dan de Vaandriglaan. Ook heeft het college al de eerste plannen gepresenteerd om de Voederheil opnieuw in te richten, waardoor een aansluiting op Repelakker mee kan worden genomen in de verdere uitwerking van deze plannen.

Bijkomend voordeel is dat je als gemeente ook op een logische plek kan starten met bouwen, namelijk op eigen gronden, in plaats van op de gronden van de projectontwikkelaar. Die kavels raak je in de huidige woningmarkt zeker kwijt, maar of dat over 10 jaar nog steeds het geval is, kan niemand zeggen. Door voor deze volgorde te kiezen houd je als gemeente zelf regie, en bepaal je dus zelf wat wordt gebouwd. Ook wordt de wijk dan op een logische manier uitgebreid richting Voederheil en ontstaat er geen probleem met de huidige inrichting van de Bergmaas en bijbehorende geluidsproblematieken. Dat de projectontwikkelaar niet blij zal zijn met dit alternatief snappen we, maar voor onze wijk is deze optie veel beter. Onze wijk vindt het aantal woningen dat nu is ingepland enorm. Het is niet duidelijk waarop is gebaseerd dat zoveel woningen toevoegen nodig is voor Landerd. De cijfers in de woonvisie gaan daar niet vanuit.

Een ontsluiting vanaf Voederheil heeft als extra voordeel dat die ook door het bouwverkeer voor Repelakker 3 kan worden gebruikt. De wijk Repelakker bestaat al ruim 10 jaar, maar nog altijd is er bouwverkeer in onze wijk en daardoor blijft onze wijk een rotzooitje. Denk bijv. aan de lelijke blokken op de hoeken en de slechts voorlopige bestrate wegen. We willen vragen om eerst onze wijk helemaal af te maken en netjes in te richten, zodat Repelakker 1 en 2 niet nog 15 jaar een rommeltje blijft.

Ook de aantallen woningen in Repelakker fase 3 in relatie tot de beschikbare gronden baart ons zorgen. Er worden namelijk veel woningen op een beperkt oppervlakte gebouwd. We betwijfelen dan ook of de huidige plannen realistisch zijn. Echter begrijpen we ook de ambitie van de ontwikkelaar, immers meer woningen betekent simpelweg meer omzet. Door veel woningen op een klein oppervlakte te bouwen ontstaat weinig variatie in type woningen en te weinig ruimte voor groen en water.

Voorzitter, het mag duidelijk zijn dat we ondanks onze bezorgdheid ook alternatieven zien. Als belangengroep willen we dan ook graag meedenken om de plannen te verbeteren om ervoor te zorgen dat Repelakker een fijne woonwijk blijft.



Zeeland, 30 september 2021.

Geachte raad,

Namens Belangengroep Repelakker / Noordveld reageren wij op agendapunt 5a (BP Repelakker 3).

In de voorbereidende vergadering hebben we ook een reactie ingediend over dit voorstel. Uit de reacties die we hebben ontvangen van enkele fracties, maar ook door signalen o.a. tijdens de inspraakavond, hadden we het idee dat op verschillende punten onze zorgen werden begrepen. Ook kregen we de indruk dat een aantal zaken in het voorstel aangepast zouden worden.

*1. De Notitie gebiedsontwikkeling Repelakker III van 19 juli 2021 in combinatie met en als actualisatie van de Gebiedsvisie Repelakker – Zeeland van 24 maart 2020 vast te stellen.*

We hebben eerder aangegeven dat de gebiedsvisie deels achterhaald is en niet concreet was. Ook zijn er nog grote onzekerheden (o.a. omdat het verkeersonderzoek nog niet is afgerond). We hadden de indruk dat ook veel raadsfracties dit vonden en de wethouder gaf aan dat de oude visie “van tafel was”. Toch wordt nog steeds voorgesteld om deze notitie, in combinatie met en als actualisatie van de gebiedsvisie vast te stellen.

Omdat in de samenwerkingsovereenkomst wordt verwezen naar deze notitie, vormt dit dus de juridische basis voor de verdere samenwerking en worden dit de spaarzame kaders waaraan zowel gemeente en projectontwikkelaar zich nu verbinden. Wij blijven van mening dat het vaststellen van de visie niet nodig en te prematuur is.

Ons advies blijft dan ook om het college / de projectontwikkelaar te vragen een nieuwe (en veel concretere) gebiedsvisie op te stellen, mede op basis van de resultaten van het definitieve verkeersonderzoek, die wel een goed beeld geeft van het type wijk dat voorzien wordt op Repelakker 3.

*2. De Samenwerkingsovereenkomst van 22 juli 2021 vast te stellen.*

Afgezien van het verwijderen van de (ons onbekende) bijlage 3 zijn geen wijzigingen doorgevoerd in de samenwerkingsovereenkomst. Uit deze samenwerkingsovereenkomst blijkt ook geen duidelijke visie/ambitie van de gemeente over de inrichting van het gebied. Wij vrezen dat dat kan leiden tot veel (financiële) discussies als de gemeente later wel een visie, ambitie en uitgangspunten in wil brengen. De ontwikkelaar mag er dan immers (gerechtvaardigd) vanuit gaan dat zijn gebiedsvisie (met nauwelijks kaders of inhoudelijke ambities) de basis is op grond waarvan ook de gemeente zich heeft verplicht om tot een uitwerking te komen. We hebben daarom twijfels over het voorstel om toch al een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan. Zo wordt bijvoorbeeld nu al overeen gekomen dat het (gehele) exploitatiegebied bebouwd mag worden. We vrezen dat het daarom voor de raad niet meer mogelijk zal zijn om ervoor te kiezen slechts een gedeelte van het gebied te bestemmen voor woningbouw. Een optie die wel aantrekkelijk kan zijn om open te houden, aangezien het woningbouwonderzoek niet duidelijk aantoonde dat zulke grote aantallen woningen toevoegen echt

noodzakelijk is en omdat dan een betere landschappelijke/dorpse inpassing mogelijk is (en minder verkeersproblematiek).

*3. Een voorbereidingskrediet van € 260.000,- vast te stellen voor verdere planvorming tot ondertekening van een anterieure overeenkomst en start ontwerpbestemmingsplanprocedure.*

We verwijzen hier naar onze eerdere inspraakreactie.

*4. Kennis te nemen van het Participatieplan Repelakker III.*

Helaas is ook het participatieplan niet aangepast.

Veel zaken die volgens het participatieplan (blz. 7) al vast zouden staan (groene bufferzone, extra ontsluiting en fasering) zijn nog volledig onduidelijk en dat zijn juist zaken waar we als buurtbewoners erg graag over mee willen denken. We kregen tijdens de informatiebijeenkomst van 21 september van de behandelend ambtenaar en wethouder het signaal dat dit wel mogelijk was. Waarom is het participatieplan dan niet aangepast?

*5. Kennis te nemen van het woningbouwbehoefteonderzoek "Marktonderbouwing Repelakker III, Zeeland".*

We verwijzen hier naar onze eerdere inspraakreactie.

Afsluitend, we hadden gehoopt dat meer zaken zouden wijzigen, nadat bleek dat onze zorgen ook door veel partijen werden gedeeld. We hopen dat de raad de gebiedsvisie en de samenwerkingsovereenkomst in deze vorm nog niet vaststelt en daarnaast het college oproept om het participatieplan uit te breiden. De leeswijzer biedt enig overzicht in de vele stukken, maar bevathelaas ook geen nieuwe inhoudelijke inzichten.

Namens Belangengroep Repelakker / Noordveld,



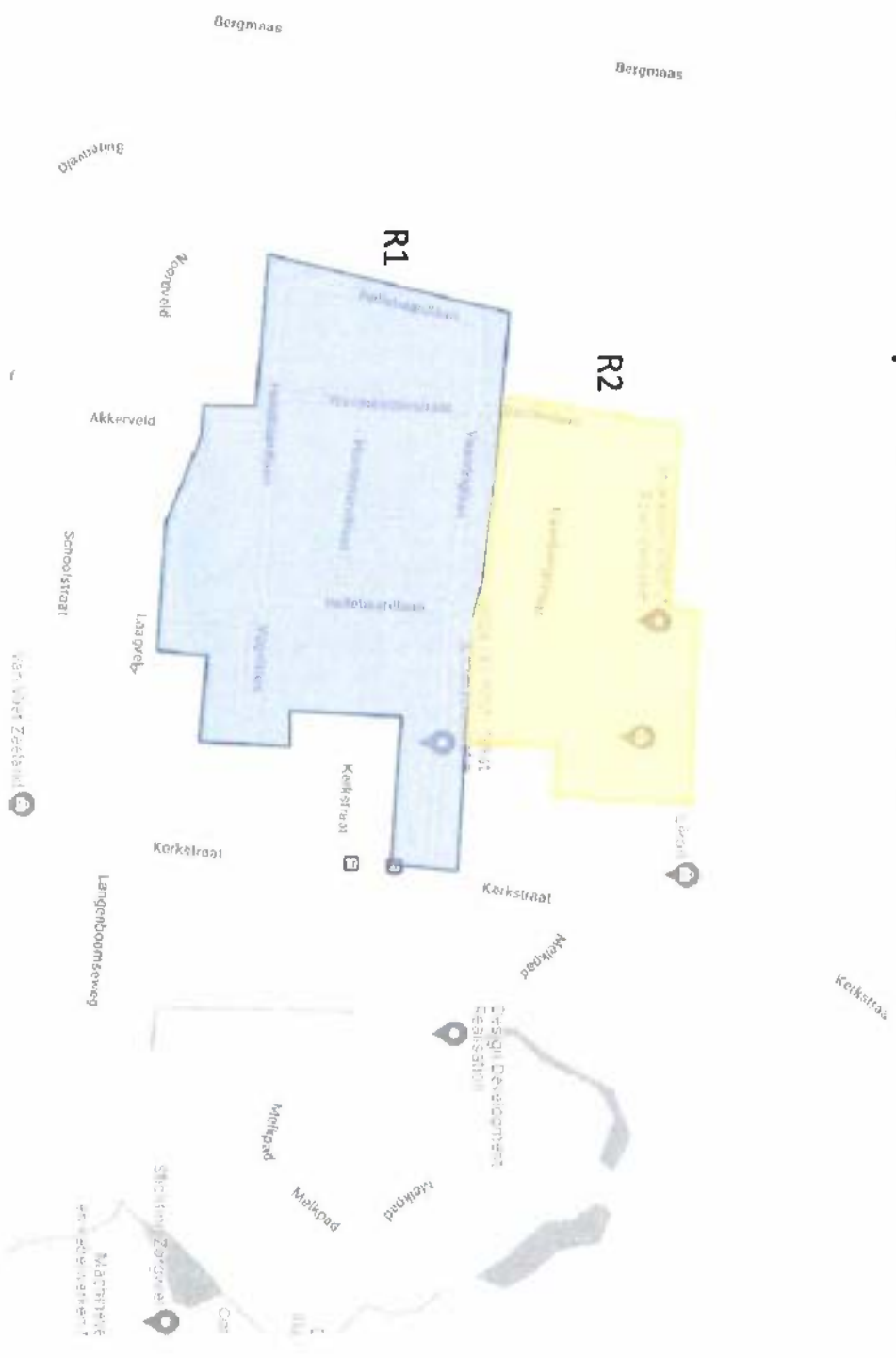
# Visie belangengroep Repelakker

Ontwikkeling Repelakker 3 (concept Masterplan)

# Analyse bestaande situatie

Repelakker 1 & 2

# Overzicht Repelakker 1 & 2



# Typologie woningen

## Overzicht Repetitor 1 & 2

Woningtype	Aantal	Totale oppervlakte (m2)	gem. kernvloeropp. (m2)	Verdeling
Appartement (koop)	0	0	-	0,0%
Zorgappartement	21	1780	85	9,4%
Rijwoning (huur)	26	3130	120	11,7%
Rijwoning (koop)	58	8584	148	25,0%
Tweekapper	46	13473	293	20,6%
Patrowoning	28	6995	248	12,6%
Vrijstaand	44	22536	512	19,7%
Experimenteel	0	0	-	0,0%
<b>Totaal</b>	<b>223</b>	<b>66438</b>	<b>234</b>	

## Overzicht Repetitor 1

Woningtype	Aantal	Totale oppervlakte (m2)	gem. kernvloeropp. (m2)	Verdeling
Appartement (koop)	0	0	-	0,0%
Zorgappartement	21	1780	85	14,8%
Rijwoning (huur)	0	0	-	0,0%
Rijwoning (koop)	46	6841	148	31,9%
Tweekapper	24	7445	310	18,7%
Patrowoning	22	5255	239	15,3%
Vrijstaand	31	15315	494	21,5%
Experimenteel	0	0	-	0,0%
<b>Totaal</b>	<b>144</b>	<b>36536</b>	<b>265</b>	

## Overzicht Repetitor 2

Woningtype	Aantal	Totale oppervlakte (m2)	gem. kernvloeropp. (m2)	Verdeling
Appartement (koop)	0	0	-	0,0%
Zorgappartement	0	0	-	0,0%
Rijwoning (huur)	26	3130	120	32,9%
Rijwoning (koop)	12	1743	145	15,2%
Tweekapper	22	6028	274	27,8%
Patrowoning	6	1690	280	7,6%
Vrijstaand	13	7221	555	18,5%
Experimenteel	0	0	-	0,0%
<b>Totaal</b>	<b>79</b>	<b>19802</b>	<b>215</b>	

# Verkeersgeneratie (uitgangspunt)

Type	Verkeersgeneratie per woning
Appartement (koop)	6
Zorgappartement	0,8
Rijwoning (huur)	5,6
Rijwoning (koop)	7,4
Tweekapper	7,8
Patrowoning	6
Vijstaard	8,2
Experimenteel	2,1

Bron: Verkeersmodelstudie Zeeland (definitief, d.d. 27-10-2021)

# Verkeersgeneratie bestaande situatie

Overzicht Repelakker 1 & 2

Woningtype	Aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie weekdag	Verkeersgeneratie weekendag (weekdag x 1.5)
Appartement (koop)	3	5,00	0,00	0,00
Zorgappartement	21	1,80	37,80	41,58
Rijwoning (huur)	28	5,60	145,60	180,16
Rijwoning (koop)	53	7,40	429,20	472,12
Tweekapper	49	7,80	388,80	394,68
Parovoning	23	8,00	188,00	124,80
Vrijstaand	44	8,20	360,80	396,88
Experimenteel	3	2,10	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>223</b>		<b>1500,20</b>	<b>1660,22</b>

Overzicht Repelakker 1

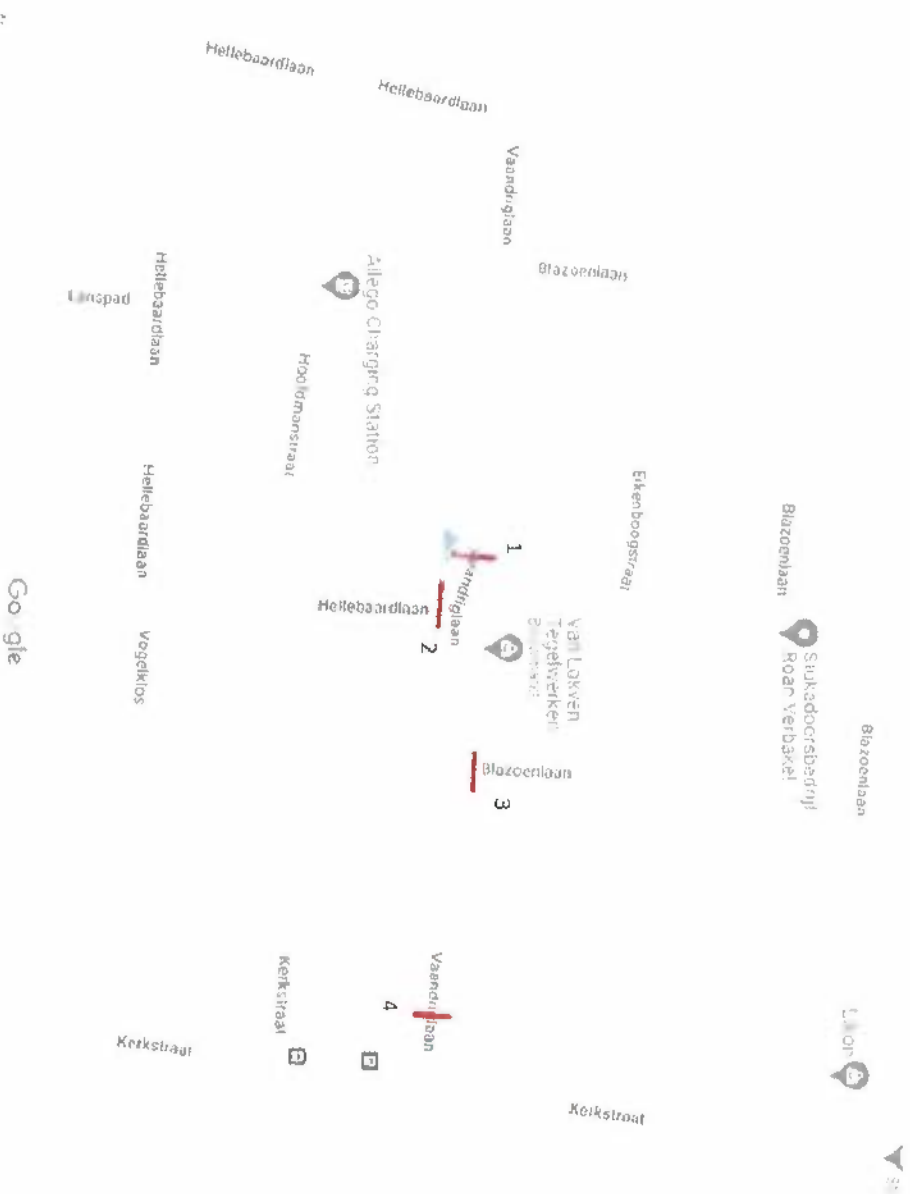
Woningtype	Aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie weekdag	Verkeersgeneratie weekendag (weekdag x 1.5)
Appartement (koop)	3	5,00	0,00	0,00
Zorgappartement	21	1,80	37,80	41,58
Rijwoning (huur)	3	5,60	0,00	0,00
Rijwoning (koop)	49	7,40	340,40	374,44
Tweekapper	24	7,80	187,20	205,92
Parovoning	22	8,00	172,00	145,20
Vrijstaand	31	8,20	254,20	279,62
Experimenteel	3	2,10	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>144</b>		<b>954,60</b>	<b>1046,76</b>

Overzicht Repelakker 2

Woningtype	Aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie weekdag	Verkeersgeneratie weekendag (weekdag x 1.5)
Appartement (koop)	3	5,00	0,00	0,00
Zorgappartement	3	1,80	0,00	0,00
Rijwoning (huur)	28	5,60	145,60	160,16
Rijwoning (koop)	12	7,40	88,80	97,68
Tweekapper	22	7,80	171,60	188,76
Parovoning	5	8,00	36,00	39,80
Vrijstaand	13	8,20	106,60	117,26
Experimenteel	3	2,10	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>79</b>		<b>549,60</b>	<b>603,46</b>



# Allocatie verkeersgeneratie per adres



Verdeling van verkeer naar vier meetpunten:

1. Vaandriglaan
2. Hellebaardlaan
3. Blazoenaan
4. Kerkstraat

# Verkeersgeneratie per meetpunt

Meetpunt 1 (Vaandijklaan)					
Voortbewe-	Aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie weekd	Verkeersgeneratie werkdag (weekdag + 1)	
Appartement (koop)	0	6,00	0,00	0,00	0,00
Zorgappartement	0	1,80	0,00	0,00	0,00
Rijwoning (huur)	5	5,80	28,00	30,80	148,52
Rijwoning (koop)	18	7,40	133,20	140,60	240,24
Tweelapper	28	7,80	218,40	226,20	52,80
Parkoering	8	6,00	48,00	54,00	30,20
Vrijstaand	10	8,20	82,00	90,20	0,00
Exploitatiever-	0	2,10	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>63</b>		<b>509,60</b>	<b>560,56</b>	

Meetpunt 2 (Hellebaardlaan)					
Voortbewe-	Aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie weekd	Verkeersgeneratie werkdag (weekdag + 1)	
Appartement (koop)	0	6,00	0,00	0,00	0,00
Zorgappartement	21	1,30	37,80	41,58	0,00
Rijwoning (huur)	0	5,80	0,00	0,00	0,00
Rijwoning (koop)	23	7,40	214,60	238,06	0,00
Tweelapper	0	7,80	0,00	0,00	0,00
Parkoering	8	6,00	36,00	39,60	0,00
Vrijstaand	18	8,20	147,60	162,36	0,00
Exploitatiever-	0	2,10	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>74</b>		<b>436,00</b>	<b>473,66</b>	

Meetpunt 3 (Blaazoenlaan)					
Voortbewe-	Aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie weekd	Verkeersgeneratie werkdag (weekdag + 1)	
Appartement (koop)	0	6,00	0,00	0,00	0,00
Zorgappartement	0	1,80	0,00	0,00	0,00
Rijwoning (huur)	21	5,80	117,80	123,36	0,00
Rijwoning (koop)	11	7,40	81,40	89,54	0,00
Tweelapper	15	7,80	124,80	137,28	0,00
Parkoering	6	6,00	36,00	39,60	0,00
Vrijstaand	10	8,20	82,00	90,20	0,00
Exploitatiever-	0	2,10	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>64</b>		<b>411,80</b>	<b>485,38</b>	

Meetpunt 4 (Kerkstraat)					
Voortbewe-	Aantal	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie weekd	Verkeersgeneratie werkdag (weekdag + 1)	
Appartement (koop)	0	6,00	0,00	0,00	0,00
Zorgappartement	21	1,80	37,80	41,58	0,00
Rijwoning (huur)	28	5,80	145,60	160,16	0,00
Rijwoning (koop)	58	7,40	429,20	472,12	0,00
Tweelapper	46	7,80	356,80	394,68	0,00
Parkoering	28	6,00	168,00	184,80	0,00
Vrijstaand	44	8,20	360,80	396,88	0,00
Exploitatiever-	0	2,10	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>223</b>		<b>1500,26</b>	<b>1650,22</b>	

# Analyse nieuwe situatie

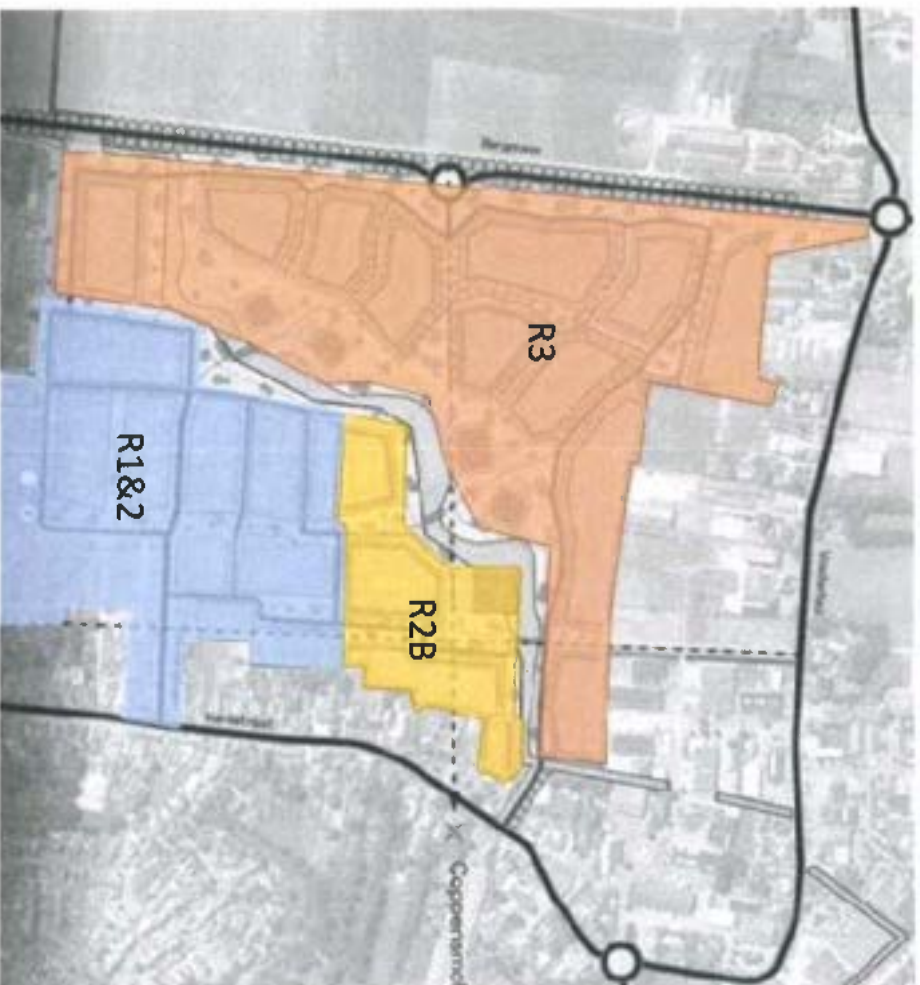
Concept Masterplan V1.0

(d.d. 09-03-2022)

# Overzicht masterplan V1.0



# Overzicht masterplan V1.0



# Bouwvelden masterplan V1.0



## Nieuwe ontwikkeling

Bouwveld	Oppervlakte	eenheid	Wijk
Bouwveld 01	7.936	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 02	6.584	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 03	6.179	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 04	883	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 05	825	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 06	7.553	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 07	11.620	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 08	6.087	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 09	1.225	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 10	7.824	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 11	7.433	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 12	9.063	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 13	12.746	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 14	5.932	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
Bouwveld 15	5.021	m <sup>2</sup>	Repslakter 2b
Bouwveld 16	7.306	m <sup>2</sup>	Repslakter 2b
Bouwveld 17	7.570	m <sup>2</sup>	Repslakter 2b
Bouwveld 18	2.058	m <sup>2</sup>	Repslakter 2b
Bouwveld 19	1.782	m <sup>2</sup>	Repslakter 2b
Bouwveld 20	875	m <sup>2</sup>	Repslakter 3
<b>Total</b>	<b>116.510</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	

# Typologie per bouwveld benoemen



Nieuwe ontwikkeling		
Bouwveld	Aantal woningen	Woningtype
Bouwveld 01	32	Patrowoning
Bouwveld 02	27	Patrowoning
Bouwveld 03	25	Patrowoning
Bouwveld 04	2	vrijstaand
Bouwveld 05	2	vrijstaand
Bouwveld 06	26	tweekapper
Bouwveld 07	97	rijwoning (huur)
Bouwveld 08	41	Rijwoning (koop)
Bouwveld 09	12	experimenteel
Bouwveld 10	27	tweekapper
Bouwveld 11	50	rijwoning (koop)
Bouwveld 12	18	vrijstaand
Bouwveld 13	25	vrijstaand
Bouwveld 14	12	vrijstaand
Bouwveld 15	17	tweekapper
Bouwveld 16	25	tweekapper
Bouwveld 17	15	vrijstaand
Bouwveld 18	4	vrijstaand
Bouwveld 19	3	vrijstaand
Bouwveld 20	9	experimenteel
<b>Totaal</b>	<b>467</b>	

## Op basis van:

- gem. Kavelgrootte per type in R1&R2
  - Verdeelsleutel Repelakker 1 & Repelakker 2 en aansluiting op R1 en R2
  - Programmasuggestie Marktonderbouwing R3 (tabel 6.1)
- \*Marktonderbouwing Repelakker III, Zeeland, D.d. 20-07-2021*

# Resultaat verdeling typologie

**Verdeling totaal**

Type	Aantal	Verdeling
Appartement (koop)	0	0%
Zorgappartement	0	0%
Rijwoning (huur)	97	21%
Rijwoning (koop)	91	20%
Tweekapper	95	20%
Patiowoning	84	18%
Vrijstaand	80	17%
Experimenteel	21	4%
<b>Totaal</b>	<b>467</b>	

## Verdeling typologie R2b & R3

**Overzicht Repelaker 1 & 2**

Yonings type	Aantal	Verdeling
Appartement (koop)	0	0,0%
Zorgappartement	21	9,4%
Rijwoning (huur)	26	11,7%
Rijwoning (koop)	58	26,0%
Tweekapper	46	20,6%
Patiowoning	28	12,6%
Vrijstaand	44	19,7%
Experimenteel	0	0,0%
<b>Totaal</b>	<b>223</b>	

*Figuur 6.1: Programmasuggestie Repelaker III tot en met 2035*

Eigendom	Type	%
Huur	Grondgebonden sociaal	15% a 20%
Huur	Grondgebonden middenhuur	10%
Koop	Rijwoningen	20%
Koop	2-1 kap	20%
Koop	Vrijstaand	15%
Koop	Grondgeb. levensloopgeschikt	20%

## Verdeling typologie R1 & R2

## Programmasuggestie Marktonderbouwing R3



# Verkeersgeneratie MP V1.0

Totale situatie									
Adres	Woningtype	Wijk	Stratenaam	Aantal woningen	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie woekdag	Verkeersgeneratie (werkdag)		
Bouwveld 01	Patowoning	Repelakker 3	-	32	6	-	192	211	
Bouwveld 02	Patowoning	Repelakker 3	-	27	6	-	159	175	
Bouwveld 03	Patowoning	Repelakker 3	-	25	6	-	150	165	
Bouwveld 04	vrijstaand	Repelakker 2	-	2	8,2	-	14	16	
Bouwveld 05	vrijstaand	Repelakker 3	-	2	8,2	-	13	15	
Bouwveld 06	tweeakapper	Repelakker 3	-	26	7,8	-	201	221	
Bouwveld 07	rijwoning (huur)	Repelakker 3	-	97	5,6	-	541	595	
Bouwveld 08	rijwoning (koop)	Repelakker 3	-	41	7,4	-	304	336	
Bouwveld 09	experimenteel	Repelakker 3	-	12	2,1	-	26	28	
Bouwveld 10	tweeakapper	Repelakker 3	-	27	7,8	-	208	229	
Bouwveld 11	rijwoning (koop)	Repelakker 3	-	50	7,4	-	372	409	
Bouwveld 12	vrijstaand	Repelakker 3	-	18	8,2	-	145	160	
Bouwveld 13	vrijstaand	Repelakker 2	-	25	8,2	-	204	224	
Bouwveld 14	vrijstaand	Repelakker 3	-	12	8,2	-	95	104	
Bouwveld 15	tweeakapper	Repelakker 2b	-	17	7,8	-	134	147	
Bouwveld 16	tweeakapper	Repelakker 2b	-	25	7,8	-	195	214	
Bouwveld 17	vrijstaand	Repelakker 2b	-	15	8,2	-	121	133	
Bouwveld 18	vrijstaand	Repelakker 2b	-	4	8,2	-	33	36	
Bouwveld 19	vrijstaand	Repelakker 2b	-	3	8,2	-	29	31	
Bouwveld 20	experimenteel	Repelakker 3	-	9	2,1	-	18	20	
<b>Totaal</b>				<b>3154</b>			<b>3470</b>	<b>3470</b>	

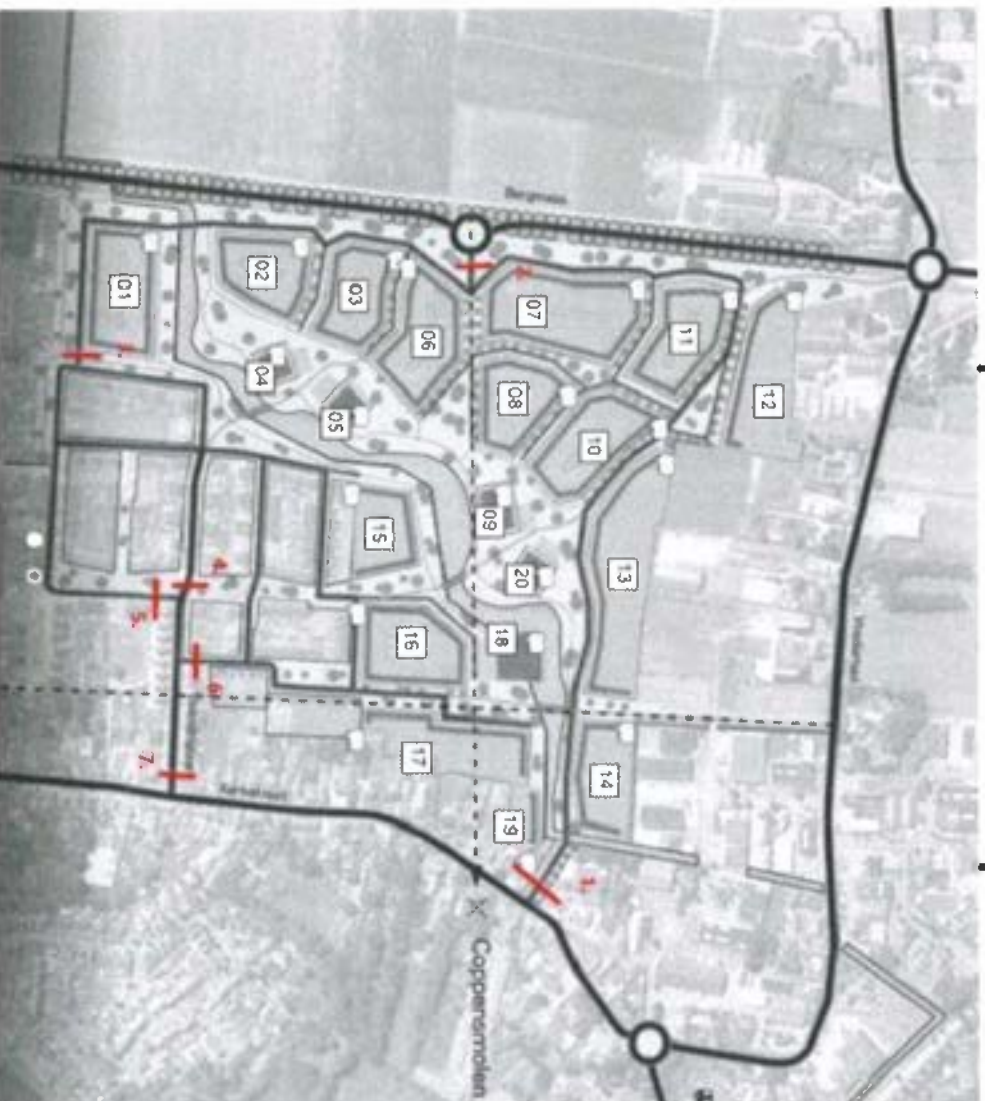
# Allocatie verkeersgeneratie per bouwveld



- Uitgangspunten:
- Verkeer kiest de kortste route;
  - Verdeling verkeer:
    - 50% richting Kerkstraat
    - 50% richting Bergmaas
  - Verkeer Repelakker 1&2 maakt ook gebruik van aansluiting Bergmaas (Herijking per adres)
  - Geen sluipverkeer Bergmaas <-> Kerkstraat

— = 1.123m  
— = 1.269m  
— = 320m

# Meetpunten bepaald



Zeven meetpunten benoemd:

1. Willemsen
2. Bergmaas
3. Aansluiting R1-R3
4. Vaandriglaan
5. Hellebardlaan
6. Blaizoenlaan
7. Kerkstraat

Meetpunt 1 t/m 3 zijn nieuw (ook in V2)

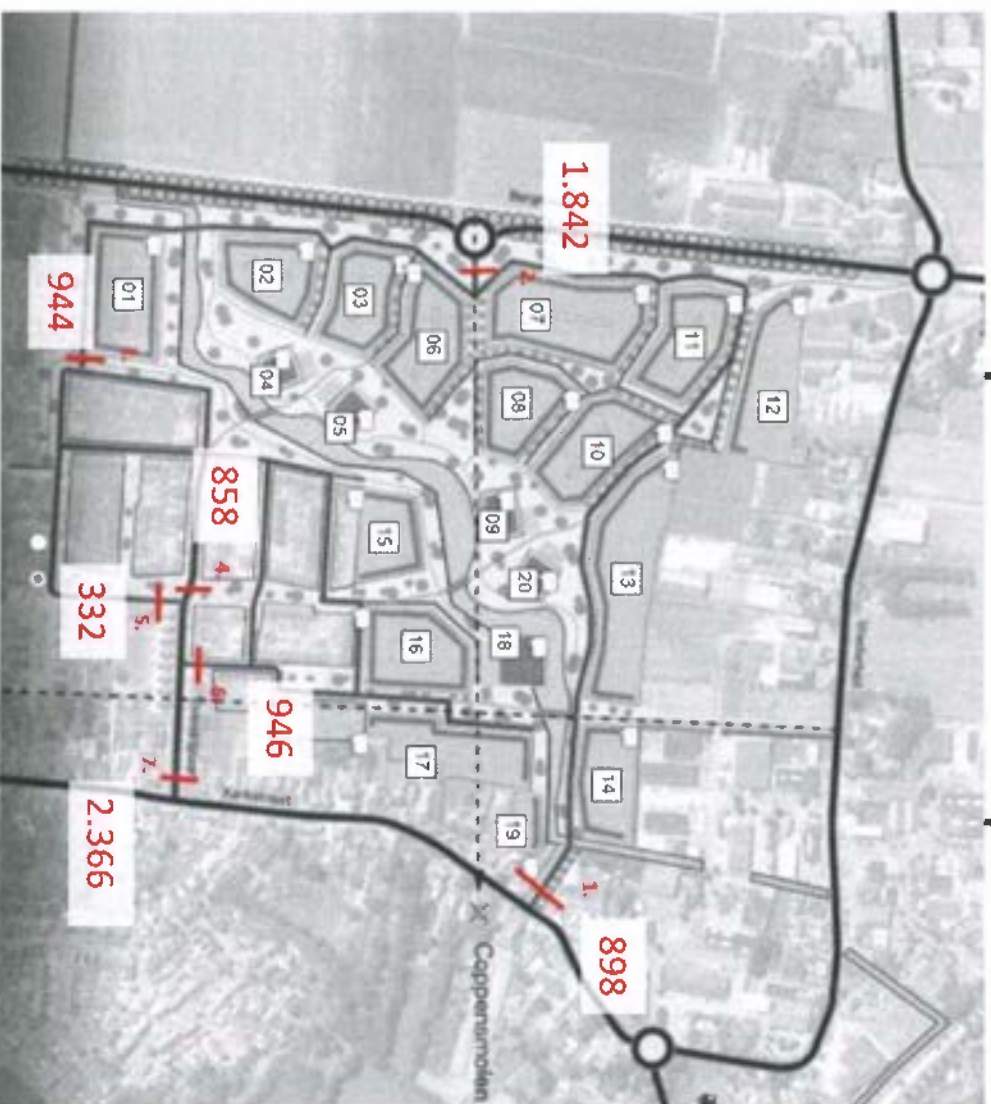
Meetpunt 4 t/m6 ook in bestaande situatie

# Verkeer per meetpunt (MP V1.0)

Intersiteiten meetpunten

Meetpunt	Intensiteit werkdag (vanuit R1&R2)	Intensiteit werkdag (vanuit R3)	Intensiteit werkdag (totaal)
1. Willemse	0	898	898
2. Ronde Bergmaas	388	1454	1842
3. Rezelijker 1-3	388	556	944
4. Vaandriglaan	302	556	858
5. Helebaardlaan	332	0	332
6. Blaizoenlaan	946	0	946
7. Keistraat	1810	556	2366

# Verkeer per meetpunt visueel



# Vergelijking bestand met MP V1.0

Vergelijking intensiteiten Bestand en MP V1)

Meeipunt	Intensiteit werkdag bestand	Intensiteit wekdag MP V1	Verschild	Groei intensiteit t.o.v. bestand
1: Willemssen	0	898	898	-
2: Ronde Bergmaas	0	1842	1842	-
3: Repelakker 1-3	0	944	944	-
4: Vaan d'rijlaan	561	858	297	53,03%
5: Hellebaardlaan	480	332	-147	-30,69%
6: Blaazenlaan	495	945	450	94,70%
7: Kerkstraat	1650	2968	718	43,40%

- Verkeer in Repelakker 1 & 2 neemt sterk toe door koppeling R3 (met uitzondering van Hellebaardlaan)
- Blaazenlaan en aansluiting R1-3 zijn niet geschikt voor deze verkeersintensiteiten
- Verkeersintensiteit aansluitingen (Willemssen en Kerkstraat) zijn niet evenredig verdeeld

# Analyse nieuwe situatie

Concept Masterplan V2.0

(d.d. 12-05-2022)

# Overzicht masterplan V2.0





# Overzicht masterplan V2.0



# Bouwvelden masterplan V2.0



Nieuwe ontwikkeling			
Bouwveld	Oppervlakte	eenheid	wijk
Bouwveld 01	10.566 m2		Repelakker 3
Bouwveld 02	10.254 m2		Repelakker 3
Bouwveld 03	8.866 m2		Repelakker 3
Bouwveld 04	832 m2		Repelakker 3
Bouwveld 05	814 m2		Repelakker 3
Bouwveld 06	829 m2		Repelakker 3
Bouwveld 07	11.024 m2		Repelakker 3
Bouwveld 08	6.220 m2		Repelakker 3
Bouwveld 09	1.276 m2		Repelakker 3
Bouwveld 10	11.401 m2		Repelakker 3
Bouwveld 11	9.100 m2		Repelakker 3
Bouwveld 12	9.613 m2		Repelakker 3
Bouwveld 13	9.857 m2		Repelakker 3
Bouwveld 14	6.413 m2		Repelakker 3
Bouwveld 15	7.708 m2		Repelakker 2b
Bouwveld 16	6.630 m2		Repelakker 2b
Bouwveld 17	7.332 m2		Repelakker 2b
Bouwveld 18	2.053 m2		Repelakker 2b
Bouwveld 19	1.712 m2		Repelakker 2b
<b>Totaal</b>	<b>117.000 m2</b>		

# Typologie per bouwveld benoemen



Nieuwe ontwikkeling			
Bouwveld	Oppervlakte	eenheid	Aantal woningen
Bouwveld 01	10.566	m2	43 Patrowoning
Bouwveld 02	10.254	m2	41 Patrowoning
Bouwveld 03	8.966	m2	30 tweekapper
Bouwveld 04	832	m2	2 vrijstaand
Bouwveld 05	814	m2	2 vrijstaand
Bouwveld 06	829	m2	2 vrijstaand
Bouwveld 07	11.024	m2	92 rijwoning (huur)
Bouwveld 08	6.220	m2	42 Rijwoning (koop)
Bouwveld 09	1.276	m2	16 Experimenteel
Bouwveld 10	11.401	m2	39 tweekapper
Bouwveld 11	9.100	m2	51 rijwoning (koop)
Bouwveld 12	9.813	m2	19 vrijstaand
Bouwveld 13	9.857	m2	19 vrijstaand
Bouwveld 14	6.413	m2	13 vrijstaand
Bouwveld 15	2.208	m2	8 tweekapper
Bouwveld 16	6.630	m2	23 tweekapper
Bouwveld 17	7.332	m2	14 vrijstaand
Bouwveld 18	2.053	m2	4 vrijstaand
Bouwveld 19	1.712	m2	3 vrijstaand
<b>Totaal</b>	<b>117.000</b>	<b>m2</b>	<b>472</b>

Op basis van:

- gem. Kavelgrootte per type in R1&R2
  - Verdeelsleutel Repelaker 1 & Repelaker 2 en aansluiting op R1 en R2
  - Programmasuggestie Marktonderbouwing R3 (tabel 6.1)
- \*Marktonderbouwing Repelaker III, Zeeland. D.d. 20-07-2021

# Resultaat verdeling typologie

Verdeling totaal

Type	Aantal	Verdeling
Appartement (koop)	0	0%
Zorgappartement	0	0%
Rijwoning (huur)	92	19%
Rijwoning (koop)	104	22%
Tweekapper	99	21%
Patio-woning	84	18%
Vrijstaand	77	16%
Experimenteel	18	3%
<b>Totaal</b>	<b>472</b>	

## Verdeling typologie R2b & R3

Overzicht Repelakker 1 & 2

Vonin type	Aantal	Verdeling
Appartement (koop)	0	0,0%
Zorgappartement	21	9,4%
Rijwoning (huur)	26	11,7%
Rijwoning (koop)	58	26,0%
Tweekapper	46	20,6%
Patio-woning	28	12,6%
Vrijstaand	44	19,7%
Experimenteel	0	0,0%
<b>Totaal</b>	<b>223</b>	

Figuur 6.1: Programmasuggestie Repelakker III tot en met 2035

Eigendom	Type	%
Huur	Grondgebonden sociaal	15% a 20%
Huur	Grondgebonden middenhuur	10%
Koop	Rijwoningen	20%
Koop	2-1 kap	20%
Koop	Vrijstaand	15%
Koop	Grondgeb. levensloopgeschikt	20%

## Verdeling typologie R1 & R2

## Programmasuggestie Marktonderbouwing R3

# Verkeersgeneratie MP V2.0

Totale situatie									
Adres	Woningtype	WfK	T	Stratnaam	Aantal woningen	Verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie	waarde	Verkeersgeneratie (werkdag)
Bouwved 01	Pakwoning	Rapebakker 3	-		43	6		256	232
Bouwved 02	Pakwoning	Rapebakker 3	-		41	6		243	273
Bouwved 03	tweekepper	Rapebakker 3	-		30	7,8		236	250
Bouwved 04	vrijstaand	Rapebakker 3	-		2	8,2		13	15
Bouwved 05	vrijstaand	Rapebakker 3	-		2	8,2		13	14
Bouwved 06	vrijstaand	Rapebakker 3	-		2	8,2		13	15
Bouwved 07	rijwoning (huur)	Rapebakker 3	-		92	5,6		513	594
Bouwved 08	Rijwoning (huur)	Rapebakker 3	-		42	7,4		311	342
Bouwved 09	Experimenteer	Rapebakker 3	-		16	2,1		33	37
Bouwved 10	tweekepper	Rapebakker 3	-		39	7,8		304	334
Bouwved 11	rijwoning (huur)	Rapebakker 3	-		61	7,4		435	571
Bouwved 12	vrijstaand	Rapebakker 3	-		19	8,2		134	159
Bouwved 13	vrijstaand	Rapebakker 3	-		19	8,2		158	174
Bouwved 14	vrijstaand	Rapebakker 3	-		13	8,2		102	113
Bouwved 15	tweekepper	Rapebakker 2b	-		8	7,8		59	65
Bouwved 16	tweekepper	Rapebakker 2b	-		23	7,3		177	194
Bouwved 17	vrijstaand	Rapebakker 2b	-		14	8,2		117	129
Bouwved 18	vrijstaand	Rapebakker 2b	-		4	8,2		35	36
Bouwved 19	vrijstaand	Rapebakker 2b	-		3	8,2		27	30
<b>Totaal</b>								<b>3223</b>	<b>3546</b>

# Allocatie verkeersgeneratie per bouwveld

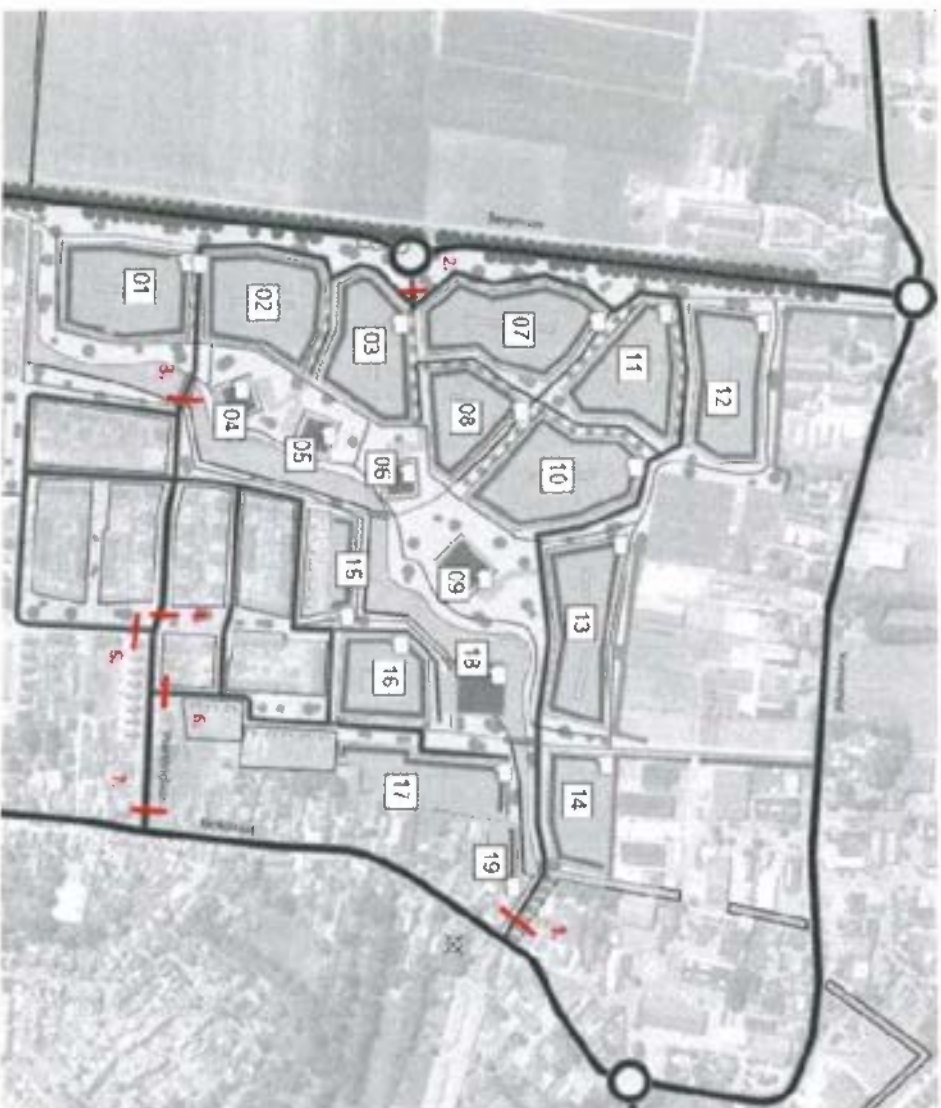


## Uitgangspunten:

- Verkeer kiest de kortste route
  - Verdeling verkeer:
    - 50% richting Kerkstraat
    - 50% richting Bergmaas
  - Verkeer Repelakker 1&2 maakt ook gebruik van aansluiting Bergmaas (Herijking per adres)
  - Geen sluipverkeer Bergmaas – Kerkstraat\*
- \* *Wat we in deze variant wel verwachten (bijv. Uden – Melkpad)*

— = 1.125m  
— = 1.003m  
— = 320m

# Meetpunten bepaald



Zeven meetpunten benoemd:

1. Willemsen
2. Bergmaas
3. Aansluiting R1-R3
4. Vaandriglaan
5. Hellebaardlaan
6. Blazoenlaan
7. Kerkstraat

Meetpunt 1 t/m 3 zijn nieuw (ook in V1)

Meetpunt 4 t/m 6 ook in bestaande situatie

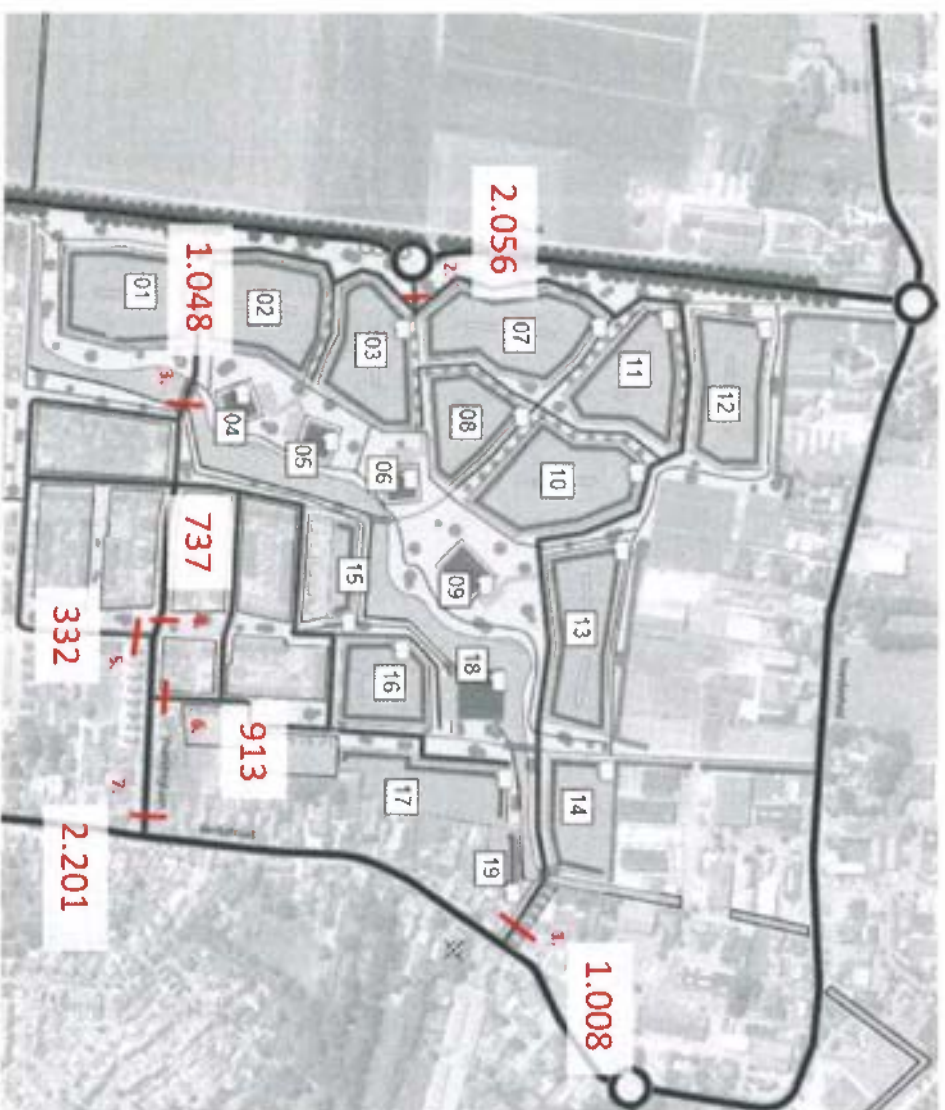
# Verkeer per meetpunt (MP V2.0)

## Intensiteiten meetpunten

Meetpunt	Intensiteit werkdag (vanuit R1&R2)	Intensiteit werkdag (vanuit R3)	Intensiteit werkdag (totaal)
1. Wilmsen	0	1008	1008
2. Rotonde Bergmaas	510	1545	2056
3. Repelaker 1-3	510	538	1048
4. Vaandriglaan	199	538	737
5. Hellebaardlaan	332	0	332
6. Blazoenlaan	913	0	913
7. Kerkstraat	1663	538	2201



# Verkeer per meetpunt visueel



# Vergelijking bestand met MP V2.0

Vergelijking intensiteiten (Bestand en MP V2)

Meetpunt	Intensiteit werkdag bestand	Intensiteit werkdag MP V2	Verschi	Groei intensiteit t.o.v. bestand
1. Willemssen	0	1008	1008	-
2. Rotonde Bergmaas	0	2056	2056	-
3. Repelakker 1-3	0	1048	1048	-
4. Vaandringlaan	561	737	177	31,49%
5. Hellebaardlaan	480	332	-147	-30,69%
6. Blaizoenlaan	486	913	427	87,84%
7. Kerkstraat	1650	2201	551	33,38%

- Verkeer in Repelakker 1 & 2 neemt toe door koppeling R3 (met uitzondering van Hellebaardlaan)
- Blaizoenlaan is niet geschikt voor deze verkeersintensiteiten
- Verkeersintensiteit aansluitingen (Willemssen en Kerkstraat) zijn niet evenredig verdeeld

# Vergelijking MP V1.0 met MP V2.0

Vergelijking intensiteiten (MP V1 en MP V2)

Meefunct	Intensiteit werkdag MP V1	Intensiteit werkdag MP V2	Verschiil	Groei intensiteit t.o.v. MP V1
1. Willemssen	898	1008	110	12,29%
2. Ronde Bergmaas	1842	2056	214	11,63%
3. Repelaker 1-3	944	1048	104	11,00%
4. Vaandriglaan	858	737	-121	-14,07%
5. Hellebaardlaan	332	332	0	0,00%
6. Blazo enlaan	946	913	-33	-3,52%
7. Kerkstraat	2366	2201	-165	-6,98%

- Verkeer wordt beter verdeeld over aansluitingen (Willemssen, Kerkstraat en Ronde Bergmaas), maar er is geen evenredige verdeling
- Verkeer op Blazo enlaan en Vaandriglaan neemt iets af (en daarmee de Kerkstraat) door betere verbinding vanuit R2/R2b naar Bergmaas
- Verkeer vanuit R1 naar R3 neemt toe, omdat verbinding naar Bergmaas beter alternatief wordt

# Voorstel belangengroep Repelakker

o.b.v. Concept Masterplan V2.0 (d.d. 12-05-2022)

# Plankaart



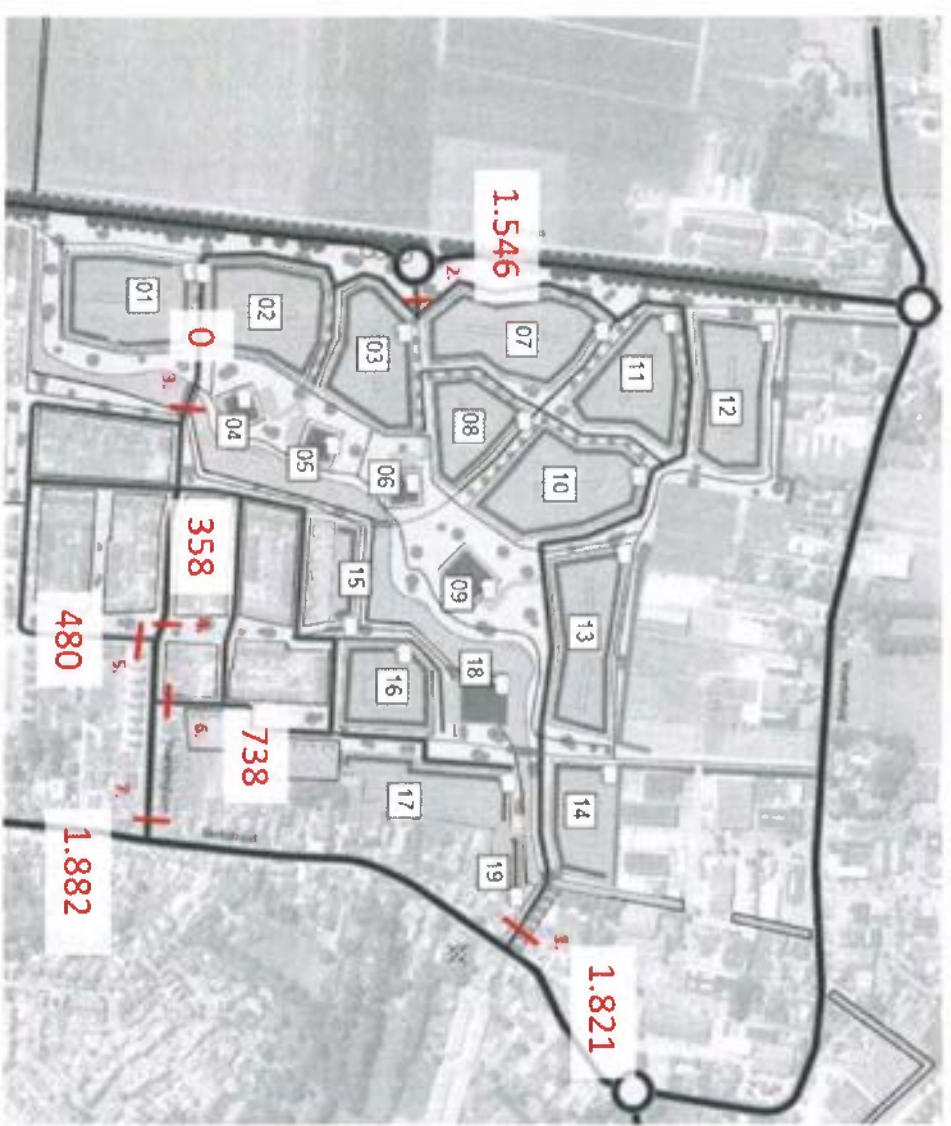
- Uitgangspunten:
- Geen verbinding tussen R1 en R3;
  - Extra verbinding tussen R2b en 'Willemsen' t.b.v. ontlasten Blazoelaan (t.b.v. verkeersgeneratie R2b en deels R2)

# Verkeer per meetpunt (Alternatief)

## Intensiteiter meetpunten

Meetpunt	Intensiteit werkdag (vanuit R1&R2)	Intensiteit werkdag (vanuit R3)	Intensiteit werkdag (totaal)
1. Vliemmen	276	1546	1821
2. Rotonde Bergmaas	0	1546	1546
3. Repekker 1-3	0	0	0
4. Vaandriglaan	358	0	358
5. Hellebardlaan	480	0	480
6. Blaizoenlaan	738	0	738
7. Kerstraat	1882	0	1882

# Verkeer per meetpunt visueel



# Vergelijking bestand met alternatief

Vergelijking intensiteiten (Bestand en Alternatief belangengroep

Meestpunt	Intensiteit werkdag bestand	Intensiteit werkdag Alternatief BG	Verschiil	Groei intensiteit to.v. bestand
1. Willemsen	0	1821	1821	-
2. Kotonde Bergmaas	0	1546	1546	-
3. Repelakker 1-3	0	0	0	-
4. Vaandrighlaan	501	358	-203	-39,10%
5. Hellebaardaen	480	480	0	0,00%
6. Blaizoenlaan	493	739	252	51,09%
7. Kerkstraat	1850	1882	232	14,03%

- Koppeling tussen R1 en R3 is verwijderd
- Verkeersintensiteit op Vaandrighlaan neemt af door verkeer vanuit R2/R2b naar Willemsen
- Verkeersintensiteit op de Blaizoenlaan, en daarmee Kerkstraat neemt toe
- Verkeersintensiteit aansluitingen (Willemsen en Kerkstraat) zijn evenredig verdeeld



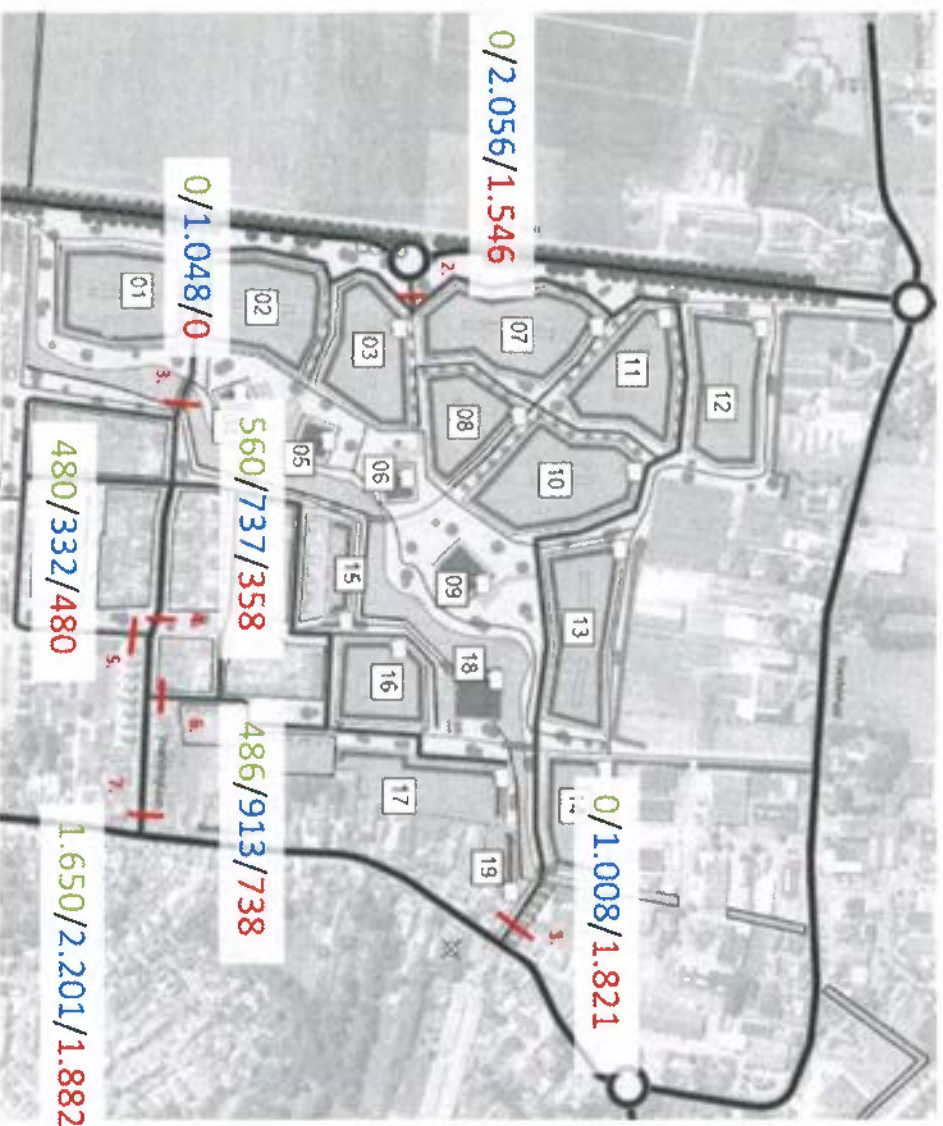
# Conclusies belangengroep Repelakker

Ontwikkeling Repelakker 3 (concept Masterplan)

# Vergelijking varianten

Meerpunt	Intensiteit werkdag bestaand	Intensiteit werkdag MP V1	Intensiteit werkdag MP V2	Intensiteit alternatief BG Repelakker
1: Millemesen	0	898	1008	1821
2: Rintarde Bergmaas	0	1842	2056	1546
3: Repelakker 1-3	0	944	1048	0
4: Vaandriglaan	561	858	737	358
5: Hellebaardlaan	480	332	332	480
6: Blazoenlaan	486	946	913	738
7: Kerstraat	1550	2366	2201	1882

# Vergelijking varianten Visueel



- Bestand
- Masterplan V2.0
- Alternatief Belangengroep

## Cruciaal voor Belangengroep Repelakker

- Geen koppeling voor gemotoriseerd verkeer tussen Repelakker fase 1 & fase 3 (ook geen tijdelijke situaties);
- Extra koppeling tussen R2b en R3 (Willemssen) t.b.v. ontlasten Blaizoenlaan en daarmee aansluiting Vaandriglaan – Kerkstraat;
- Aansluiting nabij Willemssen voorwaardelijk voor ontwikkeling Repelakker fase 3;
- Groene buffer tussen bestaande bebouwing (De Velden, Repelakker fase 1 en 2) en Repelakker fase 3;
- Bouwrouting niet door Repelakker fase 1 en 2 (Routing via Bergmaas / Hoefslag).

## Aanbevelingen Belangengroep Repelakker

- Bouwvelden R2b reduceren/ verplaatsen naar R3 (t.b.v. ontlasten Blazoenvlaan, Vaandriglaan & Kerkstraat);
- Gemeente actief sturen op typologie woningen in het gebied (heeft grote impact op verkeersintensiteiten).
- Herinrichten Vaandriglaan (vergroenen en versmallen). Aansluiten bij type, functie en intensiteit van de weg (wonen);



## BIJLAGE 3

**Inspraakreactie belangengroep Repelakker – Noordveld t.b.v. commissievergadering Ruimte, Economie en Financiën**

Datum: 21-09-2023

Goedenavond, mijn naam is [REDACTED] en ik spreek in namens de belangengroep Repelakker-Noordveld. U is gevraagd om het voorliggende raadsvoorstel over de gebiedsvisie Repelakker te beoordelen ten behoeve van de besluitvorming in de raadsvergadering van 28 september aanstaande. Ons advies is om dit voorstel niet vast te stellen. Hiervoor hebben wij diverse redenen.

**Fouten**

Ten eerste is te zien dat het raadsvoorstel en de gebiedsvisie vele fouten bevat. We lichten dit uitgebreid toe in onze schriftelijke reactie, maar ik heb enkele voorbeelden:

- In het raadsvoorstel wordt vaag gedaan over het vervolgproces om te komen tot een ontwerpbestemmingsplan en stedenbouwkundig plan;
- In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat het vlekkenplan de structuur van verkeer weergeeft, echter verderop wordt gesteld dat alles wat betreft verkeer 'nog open is'. Dit is dus niet het geval;
- In de gebiedsvisie wordt niet de vigerende structuurvisie gehanteerd. Hier wordt zelfs nog teruggegrepen naar een vervallen structuurplan uit 2006;
- Niet het laatste woningbouwbehoefte-onderzoek, wat specifiek voor Repelakker is opgesteld, wordt gehanteerd;
- Niet de laatste versie van het verkeersonderzoek wordt als uitgangspunt gehanteerd;

Al met al kan worden gesteld dat in het gehele document is te zien dat snelheid is gemaakt. Onthoud dit, want ik kom hier later op terug.

**Verkeer**

Dan komen we bij het onderdeel verkeer. Dit is het belangrijkste thema voor onze buurt. Wij willen een oplossing waarin verkeersveiligheid echt goed is geborgd en waarbij geen sluipverkeer door de wijk ontstaat. Dit onderwerp proberen we al jaren onder aandacht te brengen bij eerst de gemeente Landerd, en later de gemeente Maashorst. Hierover zijn vele gesprekken gevoerd. We hebben al eerder aangetoond dat het verkeersonderzoek niet correct is. Daarbij hebben we middels diverse berekeningen en nota's aangetoond dat de voorkeursvariant in dit onderzoek niet de juiste oplossing is. Desondanks wordt deze variant nog steeds gebruikt.

Dit is voor onze buurt onacceptabel. En als dit echt door gaat geeft dit een garantie voor jarenlang verzet en procedures. We begrijpen werkelijk niet waarom de gemeente hier nog steeds aan vast blijft houden. Vooral niet omdat wij veel tijd hebben gestoken in de uitwerking van meerdere alternatieven, waarbij de verkeersveiligheid WEL wordt geborgd en GEEN sluipverkeer ontstaat. In het voorstel dat nu aan u wordt voorgelegd leest u helemaal niets over onze plannen. Niet dat we deze hebben uitgewerkt, niet dat er ambtelijk positief tegenaan werd gekeken, niet wat het college van onze plannen vindt, maar ook niet waarom aan de verouderde voorkeursvariant wordt vastgehouden. In het raadsvoorstel lijkt het alsof alles nog open ligt voor wat betreft verkeer, maar na vaststelling volgt gewoon een ontwerpbestemmingsplan op basis van deze oude voorkeursvariant. Dit roept massaal verzet op in onze buurt.

Al in november 2021 is door het college het verkeersonderzoek met voorkeursvariant vastgesteld. Wij hebben direct onze reactie geleverd en duidelijk gemaakt waar dit onderzoek schort. Ondanks toezeggingen over participatie, is tot op heden geen voortgang geboekt in de uitwerking van het thema verkeer. De gebiedsvisie wordt nu plots ter vaststelling aangeboden aan de raad, waarbij in het voorstel is gesteld dat het onderwerp verkeer 'nog geheel open is'. Echter is in deze gebiedsvisie al een oplossingsrichting uitgewerkt.

En erger nog, er blijkt in juni 2023 zelfs al een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaars getekend. Het WOO-verzoek wat wij hiervoor hebben ingediend is nog niet afgehandeld, maar we weten al wel dat er twee bijlagen bij deze overeenkomst opvallen, namelijk de bijlagen 'visiedocument' en 'bankgarantie verkeersontsluiting Bergmaas'. Zonder dat wij de inhoud van de anterieure overeenkomst en deze bijlagen kennen, bevestigt dit ons gevoel dat het thema verkeer al lang niet meer 'geheel open' is.

Dan kom ik nu even terug op het onderwerp snelheid. Zoals aangegeven is er tussen april 2022 en september 2023 geen enkele voortgang geboekt. Echter nu de Omgevingswet nadert, wordt de raad de gebiedsvisie vast te stellen, als voorloper van het ontwerpbestemmingsplan. Opeens moet u de gebiedsvisie overhaast vaststellen om geen averij in procedure op te lopen en om de opschortende voorwaarden uit de anterieure overeenkomst te omzeilen. Onze stelling is: Haastige spoed is zelden goed. Laten we alstublieft, in het belang van Zeeland en onze buurt, de tijd nemen om de gebiedsvisie goed uit te werken en daarna pas vast te stellen.

### **Participatie**

Zoals in onze notitie is terug te lezen hebben wij diverse keren geprobeerd te participeren. Op geen enkele wijze is opvolging gegeven aan onze inbreng. We hebben zelfs geen inhoudelijke reactie ontvangen. Ook is onze inbreng niet afgewogen in de besluitvorming. Na vaststelling van deze gebiedsvisie, met open eindjes, eindigt dan ook dit participatietraject. De gemeente werkt op basis van de gebiedsvisie een ontwerpbestemmingsplan uit, waarbij wij geen enkele inbreng meer hebben op de verkeersontsluiting. Ook u als raad wordt buitenspel gezet in dit traject. Immers is het aan het college om het ontwerpbestemmingsplan te publiceren. Wij kunnen dan ook wel stellen dat het gehele participatieproces, met vaststelling van deze gebiedsvisie, is gefaald. Al onze inspanningen van afgelopen twee jaar, is bij vaststelling van deze gebiedsvisie, dan ook voor niks geweest. En dat is best erg, juist omdat we als belangengroep zo ons best hebben gedaan om mee te denken. We zijn niet tegen bouwen op Repelakker, maar op deze wijze verliezen wij wel ons vertrouwen in een goede uitkomst.

### **Vervolg**

U merkt al dat wij geen fan zijn van het proces wat is doorlopen. Ook hebben wij geen vertrouwen in het komende proces. Echter zijn wij nog steeds bereid om te participeren. We zullen er alles aan blijven doen om op te komen voor de belangen van onze buurt.

Wij vragen u om het college op te roepen om in ieder geval het volgende te doen:

- Maak een onderbouwde afweging in de fasering van bouwen. Het lukraak een horizontale streep zetten op papier voor de fasering zoals nu is gedaan, zonder te kijken naar de verkeersontsluiting, is in ieder geval geen optie. In een andere fasering schuilt wellicht de oplossing voor de verkeersontsluiting.
- Voer alsnog een grondig en deugdelijk verkeersonderzoek uit, waarbij alle mogelijke alternatieven, in combinatie met een alternatieve fasering, worden onderzocht. Daarbij moet niet alleen naar intensiteit, maar ook naar verkeersveiligheid en sluipverkeer worden gekeken;
- Verwerk de hiervoor genoemde resultaten in een nieuwe gebiedsvisie, zodat geen open eindjes blijven bestaan voor de start van het ontwerpbestemmingsplan. Het is aan de raad om later een onderbouwd besluit te nemen over de verkeersafwikkeling. Wij zijn graag bereid om mee te denken in de verschillende alternatieve oplossingsrichtingen.

Dank voor u aandacht en wij wensen u veel wijsheid toe.



PostNL  
Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas

ONTVANGEN 17 JAN 2024

29E.4 23.154775

3 23000 1100DM AMSTERDAM The Netherlands



**R Aangetekend**

**D-A-1**

Gemeente Maashorst  
tav de gemeenteraad  
Postbus 83  
5400AB UDEN

VERZONDEN 16 JAN. 2024

**3SGQSM7210159**

andé





## AANTEKENEN

Gemeente Maashorst  
T.a.v de gemeenteraad  
Postbus 83  
5400 AB UDEN

**Dossiernummer:**  
2GE.4.23.154775

**Telefoon:** 020-6518888

**Datum:** 16 januari 2024

**Behandeld door:**

Dhr. mr. [REDACTED]

**E-mail:** dossiergroep@das.nl **Fax:** 020-6914737  
vermeld ons dossiernummer in  
de onderwerpregel

**Betreft:** zienswijze tegen ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland'

Geachte Raad,

Namens cliënten mevrouw [REDACTED] en de heer [REDACTED] wonende aan de [REDACTED] wordt hierbij een zienswijze ingediend gericht tegen uw voorgenomen besluit met publicatiedatum 6 december 2023 tot vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland'. Een kopie van publicatie treft u bij deze brief aan.

### **Zienswijze**

Cliënten kunnen zich niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan. Om te beginnen wordt hierbij verwezen naar de zienswijze zoals opgesteld door de belangengroep Repelakker-Noordveld. Deze zienswijze treft u bijgaand aan en dient u hierbij als herhaald en ingelast te beschouwen. De navolgende opmerkingen kunt u beschouwen als een aanvulling op deze zienswijze.

### **Aspect verkeersafwikkeling onzorgvuldig voorbereid**

De verkeersafwikkeling in de geplande wijk Repelakker III is bij cliënten reeds lang een bron van zorg. Uw gemeente heeft in 2021 door Megaborn een verkeerskundig onderzoek laten verrichten. Daarbij zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving in samenhang gezien.

Door de belangengroep Repelakker-Noordveld zijn de uitgangspunten- en conclusies van het onderzoek van Megaborn overigens op diverse punten betwist. De afgelopen jaren heeft de belangengroep ook diverse alternatieven aan uw gemeente gepresenteerd. De belangengroep heeft het gevoel dat deze alternatieven niet serieus zijn bekeken.

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

**Amsterdam** De Entree 203 t/m 225  
Postadres  
Postbus 23000  
1100 DM Amsterdam

T 020 6 517 517  
F 020 6 914 737  
www.das.nl

IBAN NL07 ABNA 0243 1333 59 (premie)  
IBAN NL46 ABNA 0243 1604 96 (overig)  
BIC ABNANL2A

KvK 33110754

Hoe dan ook, Megaborn kwam tot een aantal mogelijke ontsluitingsvarianten. Uitgangspunt daarbij was dat het gehele gebied Repelakker III in één keer zou worden ontwikkeld, een en ander zoals aangegeven in de Gebiedsvisie.

Inmiddels is er een knip gemaakt en wordt middels dit ontwerpbestemmingsplan in een zuidelijk deel met 200 woningen voorzien. Het noordelijke deel van Repelakker III wordt op een later moment juridisch-planologisch ingeregeld, al is op dit moment voistrekt onduidelijk wanneer.

Voor de afwikkeling van het verkeer is gekozen voor het maken van een verbinding met de Vaandriglaan en een aansluiting op de Bergmaas via een rotonde, zodat er een rechtstreekse verbinding met de Kerkstraat ontstaat. Dit is niet een variant waar Megaborn over heeft geadviseerd. Ontsluiting ging immers altijd gepaard met een noordelijke ontsluiting door de Repelakker III die ter hoogte van het tankstation op de Kerkstraat aansloot. Deze aansluiting is echter uit de verkeersoplossing in dit ontwerpbestemmingsplan gehaald omdat het noordelijke deel van Repelakker III nu niet wordt ontwikkeld. Men kan echter niet volstaan met de opmerking dat het noordelijke deel van Repelakker III (voorlopig) nog niet hoeft te worden ontsloten. Uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan maar ook uit het onderzoek van Megaborn blijkt namelijk duidelijk dat uw gemeente nóg een doel voor ogen heeft: het via de Repelakker realiseren van een oost-west verbinding met de Bergmaas om zo de (te) drukke Kerkstraat te ontlasten.

Waar Megaborn de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied in ieder geval in samenhang beziet adviseert zij, om dit te bereiken, een noordelijke- en een zuidelijk ontsluiting door de Repelakker om het verkeer Bergmaas - Kerkstraat in ieder geval te spreiden. Zo schrijft Megaborn op pagina 8 van haar onderzoek:

*De weg naar de Vaandriglaan is minder direct dan de noordelijke route door Repelakker III. Hiermee wordt het beperken van het doorgaande verkeer door de Vaandriglaan beoogd.*

Er is dus opgemerkt dat wordt beoogd het doorgaande verkeer door de Vaandriglaan te beperken. Met dit ontwerpbestemmingsplan gebeurt echter het tegenovergestelde: al het oost-west verkeer wordt op de Vaandriglaan afgewenteld. Het is echter volstrekt onduidelijk of dit verkeerskundig wel verantwoord is / of de Vaandriglaan in z'n eentje wel geschikt is om -naast het extra verkeer vanuit de Repelakker III- ook al het nieuwe doorgaande verkeer op een veilige manier te verwerken.

Uw gemeente heeft ook erkend dat er op verkeerskundig gebied nog het een en ander moet gebeuren. In paragraaf 5.6 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat door de nieuw ontstane situatie het verkeersmodelstudie zal moeten worden geactualiseerd 'nu er geen precieze cijfers van de extra verkeersbewegingen op de diverse wegen kunnen worden gegeven'. Cliënten benadrukken dat de ontsluitingsroute in het noordelijke deel van Repelakker III hierbij niet mag worden meegenomen, nu dit een toekomstig onzekere ontwikkeling is en het toch meenemen hiervan in strijd zou zijn met het rechtszekerheidsbeginsel. Wat wel kan is uiteraard het alsnog positief bestemmen van de noordelijke ontsluitingsroute, zoals ook in de zienswijze van de belangengroep wordt aangegeven.

Het voorgaande laat overigens onverlet dat cliënten de uitgangspunten en conclusies zoals gehanteerd door Megaborn nog steeds betwisten, en pleiten voor een van de door de belangengroep aangedragen alternatieven.

Aan de huidige verkeersoplossing voor de afwikkeling ligt hoe dan ook geen verkeerskundige onderbouwing ten grondslag. Het ontwerpbesluit is hiermee niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid, waarmee sprake is van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

### **Aspect verkeersafwikkeling niet conform een goede ruimtelijke ordening**

Het bevreemdt cliënten dat er ondanks het ontbreken van een deugdelijke verkeerskundige onderbouwing er wel gekozen is voor opname van een specifieke afwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan. Zo blijkt uit artikel 3.1.1 sub g van de planregels dat binnen de bestemming 'Groen' mede kan worden aangewend voor een ontsluitingsweg tussen Bergmaas en Vaandriglaan. En aan de zijde van de Bergmaas binnen de bestemming 'Woongebied' rust de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer- hoofdontsluiting', blijkens artikel 5.1.1 sub g bedoeld voor de hoofdontsluiting van het woongebied.

Wat nu als uit het onderzoek blijkt dat de Vaandriglaan als enige ontsluitingsroute niet geschikt is om ook al het doorgaande oost-west verkeer op te vangen? Dan is er binnen het bestemmingsplan geen flexibiliteit meer om de verkeersafwikkeling op een andere wijze te regelen. Artikel 3.1.1. sub f bepaalt immers dat de gronden kunnen worden gebruikt voor 'ontsluitingswegen woningclusters', en dus niet voor ontsluiting buiten het plangebied.

Deze gang van zaken is in strijd met het criterium van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 lid Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). Cliënten pleiten er dan ook voor om artikel 3.1.1 sub g uit de planregels te halen, zodat er ruimte overblijft om de verkeersafwikkeling binnen het plangebied op een andere wijze te realiseren.

### **Bouwhoogte: onevenredig nadelig, onduidelijk en niet inpasbaar**

Voor de bouwhoogten in het plangebied verwijst artikel 5.3.1 sub b (Woongebied) naar paragraaf 4.6 van de Gebiedsvisie (Bijlage 3 bij de planregels). In de bestemming 'Groen' mag gebouwd worden ter hoogte van de functieaanduiding 'wonen' (artikel 3.1.1. sub i). Uit artikel 3.2.1 sub a in combinatie met de plankaart blijkt dat er een maximaal aantal van 4 bouwlagen is toegestaan. Dit wordt bevestigd op de kaart in paragraaf 4.6 van de Gebiedsvisie.

Voor cliënten betekent dit dat er appartementen in 4 bouwlagen kunnen worden gerealiseerd op slechts 30 meter afstand. Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat de tussenliggende strook 'Groen' het ook mogelijk maakt om bijvoorbeeld wegen, paden of speelvoorzieningen te realiseren. Van een bufferzone is in dat geval geen sprake. Daarvoor is in ieder geval vereist dat opgaand groen van enige hoogte en dichtheid geborgd is. Het ontwerpbestemmingsplan laat de mogelijkheid open dat er vanaf 4 hoog direct in de tuin- en woning van cliënten kan worden gekeken. Dit zou een onevenredige inbreuk op de privacy van cliënten betekenen. Die vermindert immers sterk bij directe inblik, die nog eens extra indringend wordt ervaren als die van bovenaf komt. Een woonlaag van een appartementencomplex wordt immers veel intensiever gebruikt dan een verdiepingsvloer van een woning. De maximale mogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan biedt zijn hiermee onevenredig nadelig en in strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Awb.

Hierbij is ook van belang dat het voor cliënten nog niet helemaal duidelijk is met welke totale hoogte zij rekening dienen te houden. Als gezegd is alleen het aantal bouwlagen bepaald. Afhankelijk van de uitvoering kan een bouwlaag variëren van 2,50 tot 3,50 meter of misschien nog wel hoger. Met 4 bouwlagen kan dan mogelijk tot 15 meter hoog worden gebouwd. Cliënten roepen u dan ook op om duidelijkheid te verschaffen in de vorm van een maximum goothoogte en een maximum bouwhoogte. Voorts zou duidelijkheid moeten worden verschaft over of en, zo ja, in hoeverre het plangebied zal worden opgehoogd. Ook de ophoging heeft immers gevolgen voor de ruimtelijke uitstraling van de gebouwen die erop zullen worden geplaatst. Van belang hierbij is dat er weliswaar een omgevingsvergunningplicht geldt voor het ophogen van de bo-



dem (artikel 6.4.1. sub b) maar dat de ruimtelijke belangen van omwonenden daar gelet op het toetsingskader in artikel 6.4.3 geen plaats in hebben.

Dat betekent dat reeds nu duidelijk moet worden wat de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn en of die ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Het ontwerpbestemmingsplan is ook op dit punt in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

Tenslotte onderschrijven cliënten ten volle daar waar in de zienswijze van de belangengroep is betoogd dat van inpasbaarheid geen sprake is. Uw gemeente geeft aan dat de Zeelandse norm twee bouwlagen met een kap is. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarom hier op zoveel plekken in het plangebied van wordt afgeweken, tot wel 5 bouwlagen.

Onder verwijzing naar de zienswijze stellen cliënten dat dit stedenbouwkundig niet inpasbaar is en dat -gelet op de gebruikelijke bouwhoogten- een deugdelijke onderbouw van de aanvaardbaarheid ontbreekt. Dit is eveneens in strijd met het criterium van een goede ruimtelijke ordening zoals bedoeld in artikel 3.1 lid 1 Wro.

#### **Verzoek**

Het is om vorenstaande redenen dat cliënten u verzoeken het besluit niet dan wel niet ongewijzigd vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

DAS



#### Bijlagen:

- \* Publicatie pdf
- \* Zienswijze Repelakker 3 pdf
- \* Bijlage 1 Varianten belangengroep Repelakker (t b v verkeersonderzoek) pdf
- \* Bijlage 2 Inhoudelijke argumentatie van verkeersonderzoek Megaborn pdf

## **Ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland', ontwerp besluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit**

Burgemeester en wethouders van Maashorst maken bekend dat met ingang van donderdag 7 december 2023 het ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland', het ontwerp besluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit gedurende zes weken, dus tot en met woensdag 17 januari 2024, ter inzage liggen.

### **Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte Crisis- en herstelwet**

Met het bestemmingsplan worden 200 woningen planologisch juridisch mogelijk gemaakt in het noordwesten van het dorp Zeeland, aangrenzend aan het bestaande woongebied Repelakker en de weg Bergmaas. Het wordt een wijk met een 'dorps karakter', een gevarieerd woningbouwprogramma en veel groen. Ook zal er een verkeersaansluiting komen op de weg Bergmaas.

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Het gebied Repelakker III is via de 15<sup>e</sup> tranche aangewezen als gebied waar artikel 7c van het besluit Crisis- en herstelwet (hierna Chw) van toepassing is. Dit houdt in dat we voor dit bestemmingsplan gebruik kunnen maken van de ruimere mogelijkheden die de Omgevingswet biedt. Het bestemmingsplan heet dan een 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'.

De Chw maakt het mogelijk een bestemmingsplan op te stellen met de juridische basis voor een plan met een globaal karakter en een langere doorlooptijd voor circa 15 tot 20 jaar, terwijl een regulier bestemmingsplan een doorlooptijd heeft van 10 jaar. Verder kunnen verschillende milieuonderzoeken in het bestemmingsplan (waaronder geluid) globaal worden gehouden en pas in detail worden onderzocht bij de daadwerkelijke aanvragen omgevingsvergunningen.

### **Ontwerp besluit hogere waarde**

Om de woningbouwontwikkeling mogelijk te maken is het ontwerp besluit hogere waarde vastgesteld waarvoor ingevolge artikel 83 van de Wet geluidshinder een verzoek is gedaan. Met het vaststellen van hogere waarde is het mogelijk om voor de nieuwe woningen ontheffing te verlenen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB tot de maximale waarde van 63 dB.

De planlocatie is gedeeltelijk gelegen binnen de geluidzone van de Bergmaas. Op grond van artikel 74, 76 en 77 van de Wet geluidshinder is geluidonderzoek uitgevoerd om het wegverkeerslawaai vast te stellen. Uit het geluidrapport volgt dat voor een gedeelte van de planlocatie langs de Bergmaas een geluidbelasting is berekend in de range van 48-63 dB.

Omdat de exacte indeling van het plangebied nog niet bekend is en daarmee in het akoestisch onderzoek nog geen rekening kan worden gehouden met de daadwerkelijke reflecterende en afschermdende werking van gebouwen en een reële bodemfactor, wordt voor de gehele planlocatie een verzoek tot hogere waarde gedaan van 63 dB.

### **m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit**

Aan een m.e.r.-aanmeldnotitie is inzichtelijk gemaakt welke (mogelijke) gevolgen voor het milieu al dan niet door het planvoornemen ontstaan. Gelet op de projectkenmerken en de hiermee samenhangende (potentiële) milieueffecten, wordt geconcludeerd dat het planvoornemen van dusdanig beperkte invloed op het milieu is dat alteminst sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure voor deze ontwikkeling.

### **Inzien**

Het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp besluit hogere waarde, de m.e.r.-aanmeldnotitie en het m.e.r.-beoordelingsbesluit liggen ter inzage tijdens de openingstijden bij de centrale balie van de afdeling Publiekszaken in het Gemeentehuis, Markt 145 te Uden. Voor het inzien dient u een afspraak te maken met de behandelend ambtenaar. Het ontwerpbestemmingsplan is ook digitaal te raadplegen via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), via NL.IMRO.1991.BPZeelandRepelakk3-OW01.

### **Indienen zienswijzen**

Tot en met 17 januari 2024 kan een ieder een mondeling of schriftelijke zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan, ontwerp besluit hogere waarde en het m.e.r. beoordelingsbesluit.

Schriftelijke zienswijzen kunnen worden gericht aan de gemeenteraad van Maashorst, Postbus 83, 5400 AB Uden. Voor het indienen van een mondelinge zienswijze kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar.

U kunt ook digitaal een zienswijze indienen. Hiervoor moet u in overeenstemming met de regeling elektronisch verkeer gebruik maken van het webformulier op de website [www.gemeentemaashorst.nl](http://www.gemeentemaashorst.nl). Dit formulier kunt u vinden onder 'inwoners/bouwen en wonen/bestemmingsplannen'. Een zienswijze die op een andere digitale wijze wordt ingediend, bijvoorbeeld per e-mail, wordt niet in behandeling genomen.

De naar voren gebrachte zienswijzen zullen worden betrokken bij de verdere besluitvorming.

### **Meer informatie**

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar L. Hövels, bereikbaar op telefoonnummer 0413 281 911 of per email: [lars.hovels@gemeentemaashorst.nl](mailto:lars.hovels@gemeentemaashorst.nl).

*Burgemeester en wethouders van de gemeente Maashorst*

*de secretaris*

*J.A.G.M van Aaken*

*de burgemeester*

*M.J.D. Donders-de Leest (wnd.)*

Aan de gemeenteraad van Maashorst

Postbus 83

5400 AB Uden

Zeeland, 14 januari 2024.

*Betreft: zienswijze Ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland'*

Geachte raad,

Hierbij dien ik (dienen wij) een zienswijze in over het Ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland'. Over de inhoud van deze zienswijze heeft vooraf afstemming plaatsgevonden tussen vele buurtbewoners van Repelakker 1 en 2 en Noordveld, die zich gezamenlijk hebben verenigd in de Belangengroep Repelakker-Noordveld. Deze zienswijze wordt daarom ook ondertekend door andere buurtbewoners.

De belangengroep Repelakker-Noordveld is graag bereid om over deze zienswijze in gesprek te gaan.

#### **1. Verkeer (algemeen):**

In onze zienswijze leggen we natuurlijk eerst de nadruk op het punt dat voor onze buurt verreweg het belangrijkste is, namelijk verkeer. De zorgen in onze buurt over dat onderwerp zijn namelijk groot. Veel buurtbewoners staan in beginsel best positief tegenover de plannen om Repelakker uit te breiden, want we zien ook dat woningbouw in Zeeland nodig is. Maar we realiseren ons tegelijk zeer goed dat deze uitbreidingsplannen enorm zijn, ook in vergelijking met eerdere plannen. Uiteindelijk zal de wijk Repelakker uitgebreid worden met circa 380 woningen, dit betreft een uitbreiding van het dorp Zeeland met circa 14 %, waarvan in fase 1, 200 woningen (bijna 7%). De gevolgen daarvan moeten niet worden onderschat en het geheel, moet daarom vooraf echt goed doordacht zijn. Dit geldt zeker ook voor de ontsluiting en verkeerskundige gevolgen van deze plannen voor de bestaande wijk Repelakker 1 en 2 en Noordveld. We vragen u daarom om in het definitieve bestemmingsplan, op basis van een deugdelijk verkeersonderzoek, alsnog volledige duidelijkheid te geven over de definitieve wijze van ontsluiting, en de verkeerskundige gevolgen daarvan voor onze wijk (en de omgeving) moeten dan volledig helder zijn. *Daarbij is onze inzet dat sluipverkeer, onnodige drukte en gevaarlijke situaties in de wijk absoluut voorkomen moeten worden.* Dat is namelijk het primaire belang van onze wijk waar wij voor strijden. Er spelen nu dagelijks veel jonge kinderen in onze wijk. In de variant die nu is uitgewerkt, waarbij de Vaandriglaan wordt gebruikt als ontsluitingsweg, vrezen wij dat sprake zal zijn van zeer veel (sluip)verkeer, wat onvermijdelijk tot gevaarlijke situaties zal leiden. Ook wordt veel overlast verwacht ten gevolge van de te verwachten drukte op de Vaandriglaan, die uiteindelijk vergelijkbaar zal zijn met de drukte op de Kerkstraat nu, maar dat dwars door een jonge woonwijk.

We vragen u om de belangengroep Repelakker-Noordveld nauw te betrekken en samen met hen toe te werken naar een definitief bestemmingsplan met een ontsluitingsvariant, die wél kan rekenen op draagvlak bij de belangengroep en de wijk.

Helaas vinden wij dat - tot nu toe - nog onvoldoende is nagedacht over de beoogde ontsluiting en verkeerskundige gevolgen daarvan. De gemeente lijkt dat gelukkig zelf ook te erkennen, omdat in het



ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de verkeersmodelstudie nog geactualiseerd dient te worden en dat daarna een stedenbouwkundig plan over de interne verkeersstructuur wordt uitgewerkt. Hoewel deze geactualiseerde verkeersmodelstudie nog niet aanwezig is, lezen we in het ontwerpbestemmingsplan dat een rotonde op de Bergmaas nog steeds het uitgangspunt voor de gemeente. Wij vinden het niet correct dat, zonder geactualiseerde verkeersstudie, al vooraf voor dat uitgangspunt wordt gekozen. Daarom vragen we u om in de verkeersstudie nadrukkelijk ook andere varianten, (dus ook varianten waarbij niet, of niet meteen, een rotonde wordt aangelegd) mee te nemen in het verkeersvariantenonderzoek.

Ook de fasering die nu is opgenomen in de plannen leidt – indien de gemeente daar strikt aan vast zou houden – tot beperkingen in de mogelijke opties die er zijn om te onderzoeken wat de beste verkeerskundige oplossing is. En daardoor mist u (mogelijk onbedoeld) een kans om te kiezen voor een ontsluitingsvariant waar ook draagvlak voor kan ontstaan bij de belangengroep en in onze wijk. Dat is een van de redenen dat we nog niet kunnen instemmen met de fasering die nu in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. De keuze voor deze fasering mag er namelijk niet toe leiden dat daardoor voor een slechtere (of minder optimale) ontsluitingsoptie, of verkeerskundige oplossing wordt gekozen, dan mogelijk zou zijn bij een andere fasering. Nadrukkelijk vragen we u daarom om ook verkeerskundige varianten die (deels) buiten het (huidige voorziene) plangebied voor fase 1 liggen mee te nemen in het verkeerskundig onderzoek, bijvoorbeeld de suggesties die inmiddels zijn voorgesteld door de Belangengroep Repelakker-Noordveld. Dan moet er dus wel de bereidheid zijn om bepaalde ontsluitingswegen ook aan te leggen als die over gronden liggen die in de huidige plannen nog geen onderdeel uitmaken van fase 1.

In het bijzonder willen de aandacht vestigen op een eerder met de projectleider gedeelde notitie van de Belangengroep Repelakker van december 2023 (zie bijlage 1) waarin de belangengroep Repelakker-Noordveld vraagt om 5 varianten mee te nemen in het verkeersonderzoek. De inhoud daarvan kunt u hier als ingelast beschouwen. Alle varianten die we noemen in deze brief zijn interessant om serieus uit te werken en zouden – bij een goede verkeerskundige uitwerking – mogelijk kunnen leiden tot het wegnemen van onze zorgen over het verkeer en daarmee tot draagvlak in onze wijk voor de voorziene ontwikkelingen. We hopen zo ontzettend dat de gemeente daar alsnog voor wil gaan! En daarmee bedoelen we dat de belangengroep niet alleen 'formeel' geraadpleegd wordt, maar dat er ook echt gestreefd wordt naar het, samen met de belangengroep, zoeken naar oplossingen die ook op begrip en steun van de buurtbewoners kunnen rekenen. Sowieso vinden wij dat, als het definitieve bestemmingsplan gereed is, er volledige helderheid moet bestaan over op welke wijze de ontsluiting plaats zal vinden. Wij zijn er van overtuigd dat, als er een oplossing is gevonden die kan rekenen op steun in de wijk, dit ook echt kan zorgen dat buurtbewoners zich gehoord voelen en niet gaan procederen.

#### *Overige opmerkingen m.b.t. verkeer:*

- In paragraaf 8.2.1 en het participatieverslag (bijlage 20) is toegelicht wat er, op basis van de input in het participatieverslag, is gewijzigd in de definitieve gebiedsvisie (en nu ook in het ontwerpbestemmingsplan). Op pagina 34 van deze bijlage is hierover opgemerkt: *"De ontsluiting tussen Repelakker III en I-II loopt niet meer via de Hellebaardlaan, maar nu via de Vaandriglaan, die wordt doorgetrokken richting Repelakker II".*

Tijdens het participatietraject was iedereen inderdaad zeer negatief over het idee om het verkeer dwars door de bestaande wijk te leiden. We zijn daarom blij dat dit is aangepast. Tot onze grote verbazing begrepen we onlangs dat de gemeente deze oude ontsluitingsoptie nu toch alsnog wil meenemen als een van de varianten in het verkeersonderzoek. Het mag duidelijk zijn dat we daar zeker niet mee kunnen instemmen. Je moet de problemen van het vele (sluip)verkeer dat te verwachten is niet afwentelen op nog meer straten (en buurtbewoners) in Repelakker 1 en 2. Dat zijn smalle straten die daar (door nauwe bochten

en veel aangrenzende huizen) ook totaal niet opgericht zijn. Ook zijn dit juist de straten waar elke dag veel kinderen nu zelfstandig van en naar school lopen. Mogen wij erop vertrouwen dat de gemeente woord houdt, en rekening houdt met datgene wat in het participatietraject naar voren is gekomen en deze variant – die de plannen alleen maar nog erger zou maken voor onze buurt – definitief laat vervallen en niet meeneemt in het uit te voeren verkeersonderzoek?

- In de paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) wordt verwezen naar de verkeersmodelstudie voor autonome groei en ontwikkeling, opgesteld door Megaborn (bijlage 8). Dit betreft echter niet de meest actuele versie van dit verkeersonderzoek. Er is namelijk een definitieve versie, gedateerd 27 oktober 2021 (versie d2.0). Daarnaast schort er veel aan dit verkeerskundig onderzoek. Dit werd ook door de gemeenteraad indirect erkend, omdat de raad de gebiedsvisie heeft vastgesteld zonder het onderdeel verkeer. Immers is in het raadsbesluit van 28 september 2023 aangegeven dat 'alles omtrent verkeer nog vrij is'. Een verwijzing naar dit onderzoek dient dan ook te worden verwijderd, en mag in elk geval zeker niet meer terugkomen in het definitieve bestemmingsplan.
- Daarnaast is door de Belangengroep Repelakker al diverse malen aangekaart dat dit verkeersonderzoek vele fouten bevat. In bijlage 2 is de onderbouwing van dit standpunt (brief van 7 december 2021) bijgevoegd. Daarbij is in het raadsbesluit de volgende verplichting voor de gemeente opgenomen: "Verkeer dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland", wat tot op heden niet is gebeurd.
- In de periode tussen december 2021 en december 2023 is nog geen invulling gegeven aan een nieuw verkeersonderzoek. Hierbij heeft de actualiteit het verkeersonderzoek inmiddels ook ingehaald. De gemeente Maashorst is gestart met het uitwerken van de plannen voor de weg Voederheil. Deze weg is in het verkeersonderzoek aangeduid als een Erftoegangsweg (ETW BiBeKo, lees: 30km/uur). In de nieuwe plannen voor deze weg wordt de weg beschouwd als een Gebiedsontsluitingsweg (GOW BiBeKo, lees: 50km/uur). Dit heeft een impact op de functie, gebruik en capaciteit van deze weg, omdat het nu wellicht een betere optie is dan voorheen om (ook) te ontsluiten op Voederheil nu die is aangemerkt als een ETW BiBeKo. Dit heeft ook weer gevolgen voor de mogelijke ontsluitingsopties van onderhavige planontwikkeling. Zoals in het raadsbesluit is vastgelegd, moet het geheel alsnog in samenhang met andere ontwikkelingen worden gezien. Dat is helaas nog niet gebeurd.
- De paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) dient, in de definitieve versie aangepast te worden, waarbij alle uitwerkingen die nu nog gekoppeld zijn aan het niet actuele verkeersonderzoek (2021) worden verwijderd, in lijn met het raadsbesluit van 28 september 2023. Ook de stelling dat de rotonde op de Bergmaas voor ontsluiting van het plangebied nog steeds uitgangspunt is moet om deze reden worden verwijderd.
- In de paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) wordt nu nog gesteld: "*De actualisatie van de verkeersmodelstudie, waarbij de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven, zal in overleg met omwonenden plaatsvinden*". In een definitieve versie van het bestemmingsplan dient een uitwerking te worden opgenomen op basis van een actueel verkeersonderzoek, waarbij wij nadrukkelijk vragen ook op in te gaan op het standpunt van de Belangengroep Repelakker-Noordveld. Wij merken daarbij nadrukkelijk op dat we het niet eens zijn met de opmerking dat de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven. Er werden toen namelijk uitgangspunten gehanteerd (bijv. dat de drukte op de Kerkstraat niet zou mogen toenemen) die simpelweg niet realistisch (en wenselijk) zijn bij zo'n enorme

toename van woningen. Overigens wordt dit uitgangspunt ook niet gebruikt bij andere ontwikkelingen die plaatsvinden binnen Zeeland. Wij hopen dat dan sprake zal zijn van een gedeeld standpunt over wat de beste ontsluitingsoptie is.

- In de paragraaf Analyse van de toelichting (paragraaf 5.7.2) wordt het volgende gesteld: *“door het op dit moment alleen mogelijk maken fase 1 van Repelakker III is het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek niet meer representatief”*. We kunnen ons volledig vinden in deze opmerking. Alle verwijzingen of uitgangspunten/kaders die zijn gekoppeld aan dit verouderde en incorrecte verkeersonderzoek in het ontwerpbestemmingsplan dienen dan ook te worden verwijderd/aangepast in een definitieve versie. Een nieuw verkeersonderzoek in combinatie met de juiste uitgangspunten en waarbij alle ontwikkelingen in acht worden genomen (zoals toegezegd in het raadsbesluit van 28 september 2023) is de enige oplossing.
- In de paragraaf Kernkwaliteiten van de toelichting (paragraaf 3.1.1) wordt verwezen naar de gebiedsvisie (bijlage 1). Deze gebiedsvisie is in de raadsvergadering van 28 september 2023 vastgesteld. In het raadsbesluit is de volgende passage als onderdeel van de vaststelling: *“Verkeer dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland. Er ligt nog niets vast qua verkeer. Om te komen tot concrete uitwerking van het stedenbouwkundig plan en de verkeersafwikkeling zullen gesprekken met betrokkenen (inwoners en gebruikers) gevoerd worden”*. Gelet op dit besluit van de gemeenteraad, dient paragraaf 3.1.1. te worden aangepast, waar nu nog staat: *“Vanuit de mobiliteit-gedachte is het van belang dat er voor Repelakker III een auto-ontsluiting met zowel de Bergmaas als met Kerkstraat als met Repelakker I-II wordt gemaakt.”* Deze keuze loopt namelijk vooruit op de resultaten uit het verkeerskundig onderzoek, terwijl in het raadsbesluit juist is vastgesteld dat het onderdeel verkeer nog dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland.
- In de paragraaf Vlekkenplan van de toelichting (paragraaf 3.1.2) is de kaart van de Gebiedsvisie opgenomen. Hier is het volgende opgemerkt: *“De Gebiedsvisie geeft de kaders aan voor het stedenbouwkundig plan en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte”*. Dit is niet correct voor het onderdeel Verkeer. De gebiedsvisie is door de gemeenteraad namelijk vastgesteld met de opmerking *“Er ligt nog niets vast qua verkeer”* (zie eerdere opmerkingen). Deze plankaart kan dan voor het opstellen van inrichtingsplannen voor de openbare ruimte dan ook niet als kader worden gehanteerd.
- In de paragraaf Stedenbouwkundige kaders van de toelichting (paragraaf 3.1.3) onder de alinea (Langzaam) verkeer en parkeren is het volgende gesteld: *“Om het toekomstige verkeer goed af te wikkelen is spreiding van het verkeer noodzakelijk om overbelasting op een van de omliggende wegen te voorkomen. Vanuit eerder genoemd onderzoek is naar voren gekomen dat het gewenst is om de nieuwe wijk op drie plekken te verbinden met het omliggende netwerk. De ontsluiting richt zich op een aansluiting op de Bergmaas (rotonde), een aansluiting op de Kerkstraat (ter hoogte van het tankstation) en een aansluiting op Repelakker II (verlengde van de Vaandriglaan).”* Omdat de gebiedsvisie is vastgesteld met de opmerking dat ‘er nog niets vastligt qua verkeer’ kan dit niet als kader voor het autoverkeer worden gehanteerd. Uit nader verkeersonderzoek moet blijken wat de beste oplossing is voor de afwikkeling van het autoverkeer.
- In de paragraaf Stedenbouwkundige kaders van de toelichting (paragraaf 3.1.3) onder de alinea (Langzaam) verkeer en parkeren is het volgende gesteld: *“Om de centrale parkzone nog meer kwaliteit te geven is het streven om dit gebied verkeersluw te maken. Dit betekent dat er geen wegen voor gemotoriseerd verkeer lopen voor de woningen die aan dit park*

liggen.”

Dit sluit niet aan met de keuzes die zijn gemaakt in de gebiedsvisie. Hierin is namelijk het volgende opgenomen: *“Om de centrale parkzone nog meer kwaliteit te geven is het streven om dit gebied verkeersluw te maken. Dit betekent dat er geen doorlopende wegen voor gemotoriseerd verkeer lopen, maar dat er voornamelijk voor bestemmingsverkeer iets wordt aangelegd”* (Gebiedsvisie paragraaf 4.4.1 Gemotoriseerd verkeer en parkeren). De Gebiedsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad en vormt de basis voor de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan. Het kader voor het (langzaam) verkeer en parkeren zoals gedefinieerd in het ontwerpbestemmingsplan moet daarmee worden aangepast conform de stelling in de gebiedsvisie en moet het uitgangspunt vormen voor de uitwerking van het thema ‘verkeer’.

- In de paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt verwezen naar het verkeersonderzoek uitgevoerd door Megaborn, dat onderdeel is van de gebiedsvisie. Echter, de gebiedsvisie is in de raadsvergadering vastgesteld met de opmerking in het raadsbesluit: *“Er ligt nog niets vast qua verkeer”*. De genoemde paragraaf dient dan ook volledig te worden herschreven zonder concrete uitwerking, op basis van een verkeersonderzoek dat geactualiseerd moet zijn voor het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan. Ook de opmerking dat, vanuit dit onderzoek, naar voren is gekomen dat het gewenst is om de nieuwe wijk op drie plekken te verbinden met het omliggende netwerk is nu prematuur. Het moet immers nog nader worden uitgewerkt. Dat geldt ook voor de opmerking: *“De ontsluiting richt zich op een aansluiting op de Bergmaas (rotonde of kruising), een aansluiting op de Kerkstraat (ter hoogte van het tankstation) en een aansluiting op Repelakker II (verlengde van de Vaandriglaan)”* en de zin *“De aansluiting op de Vaandriglaan is nog wel steeds mogelijk en gewenst”*.

## 2. Fasering

In paragraaf 1.1.1 is verwoord dat dit bestemmingsplan alleen betrekking heeft op fase 1. Dit omdat de gemeente er voor kiest om de ontwikkeling gefaseerd plaats te laten vinden, waarbij de verwachting is dat de looptijd van fase 1, 10 tot 20 jaar zal zijn (par. 1.1.2). Wel is in het CHW ontwerpbestemmingsplan informatie te lezen waaruit blijkt hoe dit bestemmingsplan past binnen de totale gebiedsontwikkeling voor Repelakker 3, waarvoor in hoofdstuk 3.1.1 de gebiedsvisie is beschreven. Opmerkelijk genoeg wordt in deze gebiedsvisie voor het gehele gebied ook een te verwachten termijn van gebiedsontwikkeling genoemd van 10 tot 15 jaar. In paragraaf 3.1.2 lezen we immers: *“De te verwachten duur van de gebiedsontwikkeling ligt op minimaal 10 tot 15 jaar.”*

In de paragraaf Repelakker III (fase 1) wordt dan weer het volgende gesteld: *“De totaalvisie van Repelakker III is gericht op de lange termijn planning tot circa 2050”*. Hier wordt dus gesproken over een ontwikkeling van ca. 25 jaar.

Al met al zijn dit zijn soort opmerkingen tegenstrijdig. We vragen u om dit te verduidelijken in het definitieve bestemmingsplan. Het is nu niet duidelijk wat de voorziene termijn is voor fase 1 en hoe dit zich verhoudt tot de latere fases. Dit is wel relevant om helder te hebben, ook bijvoorbeeld bij het maken van keuzes over (eventueel tijdelijke) ontsluitingsopties. Ook moet dit helder zijn in relatie tot de toepassing van een bestemmingsplan conform de Crisis- en Herstelwet (Chw).

Wij zijn overigens van mening dat een definitieve keuze over fasering pas gemaakt kan worden na afronding van het verkeerskundig onderzoek (dit is nu niet gedaan). Zoals hierboven verwoord vinden

wij bijvoorbeeld dat het mogelijk moet zijn om ook in het gebied buiten fase 1 te betrekken bij het huidige plan, als dat zou leiden tot betere ontsluitingsopties (zonder sluiptverkeer).

Inhoudelijk missen wij verder een heldere onderbouwing waarom er voor wordt gekozen om eerst fase 1 als gepland te ontwikkelen. In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt het volgende gesteld: *"Gezien de recente woningbouwontwikkelingen zal de ontwikkeling van Repelakker fase III gefaseerd worden uitgevoerd. De eerste fase betreft het zuidelijk deel"*. Er is geen onderbouwing van de recente woningbouwontwikkelingen gegeven én er is geen onderbouwing van waarom de splitsing in een zuidelijke- (fase 1) en noordelijke ontwikkeling wordt gemaakt. Wij denken dat er planologisch betere keuzes te maken zijn voor de fasering, namelijk om eerst in het verlengde van Repelakker 2 te gaan bouwen (en zo het bestaande lint door te trekken) en daarnaast alvast de groene parkstructuur aan te leggen.

### 3. Groene parkzone:

Waar we erg positief over zijn in de plannen, is het idee van een robuuste parkzone (met veel groen en water) die een echte groene buffer vormt tussen de bestaande wijken (Repelakker 1, 2 en Noordveld) en de nieuwe wijk Repelakker 3. In het participatietraject hebben veel buurtbewoners daar al op aangedrongen en dit is nu overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Wel vinden we het belangrijk dat de gemeente in het definitieve bestemmingsplan concreter (harder) de voorwaarden vastlegt waardoor we als buurtbewoners de zekerheid hebben dat dit park daadwerkelijk gerealiseerd zal worden. Wij vragen daarom om de volgende aanpassingen door te voeren:

- Leg in het definitieve CHW-bestemmingsplan alsnog hard de kaders vast waar deze groene parkzone precies zal komen te liggen. Het CHW-bestemmingsplan kent nu veel goede bedoelingen, maar onze angst is dat in de praktijk hier van mag (en zal) worden afgeweken, waarbij de verleiding groot zal zijn om in de praktijk te kiezen om een deel van dat dat nu nog is ingetekend als groen te vervangen door bijvoorbeeld (ontsluitings-)wegen, geclusterde parkeerplaatsen. Dit is kennelijk ook toegestaan op grond van artikel 3.1.1, dan wel met een omgevingsvergunning op grond van de afwijkingsbevoegdheid.  
Wij vragen daarom om in het definitieve CHW-bestemmingsplan te regelen dat er geen (of in elk geval) minder mogelijkheden zijn om af te wijken van het bestemmingsplan als dit tot gevolg heeft dat de groene parkzone (het hart van dit plan!) daardoor wordt aangetast. Wij denken dat, als alle wijkbewoners de zekerheid hebben dat zij aangrenzend een groene (blauwe) buffer langs zich krijgen (en daarnaast de verkeerssituatie naar tevredenheid wordt geregeld), dit voor veel buurtbewoners een reden zal zijn om geen beroep in te stellen tegen het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan.
- Op sommige plekken is de groene overgangszone nu erg smal ingetekend, met name langs de huizen aan de Hellebaardlaan. Wij vragen u om overal, dus ook op deze plekken, een aanzienlijk bredere groene buffer aan te houden. We krijgen het gevoel dat, omdat dit de plek is waar waarschijnlijk als eerste gebouwd gaat worden, nu al bedacht is dat men er meer woningen wil bouwen ten koste van groen (maar dat die verleiding later op andere plekken ook aanwezig zal zijn). Dit gaat ten koste van het idee van een groene buffer en echte parkachtige omgeving over de gehele lengte.  
Als buurtbewoners vinden wij het wenselijk dat **over de gehele lengte een groene parkstructuur van minimaal 50 meter diep** (tussen Repelakker 1, 2 en de nieuwe wijk) in acht wordt genomen en als groen wordt ingetekend in de verbeelding. En dan bedoelen we dus echt groen of water, zonder wegen. De huidige afstanden zijn op sommige plekken veel beperkter. Daardoor is nu op sommige plekken hoogstens sprake van een groenstrook, die niet fraai is te richten als een echt park. Zeker als die beperkte ruimte ook nog ingevuld kan

worden door bijvoorbeeld wegen. Tijdens de informatieavond en de sfeerbeelden die de gemeente gebruikt in de gebiedsvisie werd de parksfeer als belangrijke waarde benadrukt en daar werden veel buurtbewoners echt enthousiast van. Onze oproep is daarom om in dit bestemmingsplan definitief de kaders vast te leggen die ervoor zorgen dat zo'n park er ook echt gaat komen, waarbij er voldoende ruimte is voor allerlei functies zoals spelen, verblijven en (tegelijkertijd) waterberging. Daarbij wijzen er nog op dat, om in tijden van zware regenval het vele water van de nieuwe wijk goed te kunnen verwerken, deze extra ruimte voor groen en water ook wenselijk, of zelfs noodzakelijk zal blijken. We willen namelijk geen last krijgen van wateroverlast ten gevolge van het bouwen van de nieuwe wijk. (Overigens zien we in bijlage 17 een ogenschijnlijk diepere groenstructuur, ten behoeve van waterberging, dat zou wel onze steun kunnen krijgen maar die zien we niet terug in de plankaart.)

- In paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt het volgende, conform de gebiedsvisie, gesteld: *"Binnen deze parkzone is ruimte voor de ontwikkeling van natuur, waterberging, recreatie en wonen. De landschapszone heeft altijd een minimale breedte van 30 meter, gemeten vanaf de huidige en toekomstige erfgrenzen (enkele overschrijdingen toegestaan). De zone is nader in te vullen met verhouding groen en blauw, mede afhankelijk van het benodigde watersysteem. Binnen de landschapszone is bestemmingsverkeer toegestaan en zijn er maximaal 4 solitaire gebouwen (stapstenen) mogelijk die geïntegreerd moeten worden in het landschap. Dit geldt ook voor het bijbehorende parkeren."* Deze stelling is correct, echter sluit niet aan bij de bestemming "Groen" (artikel 3.1.1 beoogde bestemming groen, van de regels). Hierin staat namelijk onder lid g. het volgende ook beschreven: "Ontsluitingsweg tussen Bergmaas en Vaandriglaan". Met de beschrijving in de toelichting en de vastgestelde Gebiedsvisie is dit lid strijdig. Lid g van artikel 3.1.1. beoogde bestemming Groen moet dan ook worden verwijderd. Het is niet wenselijk dat een eventuele ontsluitingsweg – als die er überhaupt al zou moeten komen op de manier zoals die nu staat ingetekend – de groene parkzone te laten doorkruisen.
  - We vragen u om serieus in overweging te nemen om de volledige groene parkstructuur zo spoedig mogelijk aan te leggen, zodra het landschapsinrichtingsplan gereed is. En daarmee dus niet te wachten tot de woningbouw al (bijna) af is. De groene parkstructuur (als hart van het plan) heeft namelijk veel meer waarde (zowel voor de natuur als voor de mensen) als die al meteen in zijn geheel kan worden aangelegd. Daarom stellen we voor om in het definitieve bestemmingsplan nu al de keuze te maken om de groene parkzone over het gehele voorziene gebied waar uiteindelijk gebouwd zal worden als groen te bestemmen, dus niet alleen in fase 1. En in de verbeelding de bestemming groen dus te verbreden tot de gehele parkstructuur. Het park kun je immers het beste meteen in zijn geheel aanleggen zodat er eenheid is. En later niet de verleiding kan komen om daar toch andere keuzes in te maken.
- 4. Overige opmerkingen groen:**
- Pal naast de Bergmaas staat nu nog geen groen ingetekend in het ontwerpbestemmingsplan. Wij vragen u om dit alsnog te doen. Een dergelijke groene buffer langs de Bergmaas loopt er nu ook langs de aangrenzende wijk De Velden en dit biedt kansen om de wandelroutes die daar zijn ontstaan (en die leiden naar de Maashorst) door te trekken in de nieuwe wijk. Bovendien kan het helpen in het kader van geluidsreductie.
  - Ook vragen we u om ook ruimte voor groen en speeltuintjes te creëren in de vele nieuwe woonblokken die nu zijn ingetekend. Op Repelakker 2 is dat helaas veel te weinig gebeurd. Kleine kinderen moeten ook dichtbij hun eigen huis kunnen spelen en niet helemaal naar de parkzone of de speeltuin in Repelakker 1 moeten gaan als zij willen spelen.

#### 5. Behoud van bestaande bomen:

In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen aandacht besteed aan het behoud van de bestaande bomen in het plangebied. Wij pleiten voor het behoud van (liefst alle) bestaande bomen en vragen u om deze in te passen in de plannen voor de wijk, in het bijzonder de groene parkzone. Die komt ons inziens veel beter tot zijn recht als de bestaande bomen (overigens gering in aantal) daarin behouden blijven, in plaats van alleen maar nieuwe aanplant. We wijzen er bovendien op dat in het plangebied (langs de Hellebaardlaan) ook enkele zeer karakteristieke bomen aanwezig zijn waar ook in wordt gespeeld door kinderen; ze zijn dus niet alleen maar mooi, maar ook praktisch als 'speelelement'. Een van deze bomen (op de Hellebaardlaan, boomnummer 18299) is bovendien aangemerkt als monumentale boom op de kaart die hoort bij Bomenverordening Landerd en verdient daarom sowieso bescherming.

<https://bragis->

[def.maps.arcgis.com/apps/Embed/index.html?webmap=fb674e8f3fce4cd9b4108d1b7730fe4e&extent=5.4351,51.6163,5.9422,51.7943&zoom=true&previewImage=false&scale=true&search=true&searchextent=true&legendlayers=true&basemap\\_gallery=true&disable\\_scroll=true&theme=light#Digitale%20bomenkaart%20Gemeente%20Landerd%20\(oud\)](https://bragis-def.maps.arcgis.com/apps/Embed/index.html?webmap=fb674e8f3fce4cd9b4108d1b7730fe4e&extent=5.4351,51.6163,5.9422,51.7943&zoom=true&previewImage=false&scale=true&search=true&searchextent=true&legendlayers=true&basemap_gallery=true&disable_scroll=true&theme=light#Digitale%20bomenkaart%20Gemeente%20Landerd%20(oud))

#### 6. Cultuurhistorische en overige waarden:

In het CHW ontwerpbestemmingsplan wordt in de toelichting (paragraaf 5.10) over cultuurhistorische waarden ten onrechte alleen aandacht besteed aan de molenbiotoop. Er wordt in het geheel geen aandacht besteed aan de omstandigheid dat het plangebied is gelegen op historische bolle akkers. Deze bolle akker-structuur is nog steeds duidelijk zichtbaar in de weilanden en is door vele eeuwen agrarisch gebruik langzaam ontstaan. In het Landschapsbeleidsplan Landerd 2013-2027 is dit gebied daarom aangeduid als 'zeer kwetsbaar'. Dit betekent dat sprake is van een *"zeer fijnmazig netwerk van landschapsstructuren welke snel verstoord kunnen worden en waarbij nieuwe ontwikkelingen zeer zorgvuldig ingepast moeten worden"* (zie p. 10). Daarom wordt als landschappelijke ontwikkeling voorzien dat de eenheid van de bolle akkers moet worden bewaard, niet beplant en "niet bebouwen" (!), p. 26.

In het ontwerpbestemmingsplan is niet verwoord hoe hiermee rekening wordt gehouden in de planologische uitwerking. In het definitieve bestemmingsplan moet alsnog gemotiveerd worden of het wel verantwoord is om dit gebied, ondanks de ook door de gemeente in haar eigen beleid erkende evidente cultuurhistorische waarde, alsnog volledig te gaan bebouwen, en zo ja, of/hoe daarbij nog rekening kan worden gehouden met het behoud van de historische bolle akker-structuur in het gebied.

#### 7. Toegestane bouwhoogtes:

Wij hebben ernstige bezwaren tegen de mogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan (regels, par. 4.2.2 hoofdgebouwen) biedt om bouwhoogtes van 3, 4 of (volgens de toelichting in fase 2 mogelijk) zelfs 5 bouwlagen toe te staan. Dit past niet binnen het dorps karakter van Zeeland en we zien ook oprecht de noodzaak niet, nu er mede door dit ontwerpbestemmingsplan al zo enorm veel woningen toegevoegd kunnen gaan worden aan de woningvoorraad in Zeeland.

Eigenlijk vinden we het ook niet passend, als we kijken naar de toelichting die in het ontwerpbestemmingsplan zelf wordt gebruikt.

Zo wordt in de paragraaf Bebouwing en functies van de toelichting (paragraaf 2.2.1) over de 'skyline van Zeeland'. Hierbij wordt gesteld dat: *"Door deze zichtlijn in het nieuwe plan op te pakken blijft het*

*dorpse karakter behouden en heb je straks direct het gevoel dat je in Zeeland bent.* Ook wordt de dorpse ambitie nogmaals benoemd in de paragraaf Kernkwaliteiten (paragraaf 3.1.1) onder de alinea 'Dorps Wonen'. Hier wordt gesteld: *"Ambitie: Dorpse sfeer in nieuwe wijk met een diversiteit aan woningtypes, intieme plekken, kleinschaligheid en wonen aan het groen. Aspecten: woonstraten en bouwhoogtes."*

Ook in de paragraaf Vlekkenplan (paragraaf 3.1.2) wordt onder punt 2 (ruimtelijk kader Afronden Repelakker I-II en nieuw dorps wonen in Repelakker III) het volgende gesteld: *"Er wordt hier een kleinschalige dorpse sfeer nagestreefd door meer hoekverdraaiingen in de straten aan te brengen en lange doorzichten te vermijden. Zo ontstaan er meer intieme woonstraten die vervolgens op de grotere gemeenschappelijke groene zones uitkomen."*

Ook in de paragraaf Stedenbouwkundige kaders (paragraaf 3.1.3) wordt nogmaals het dorpse karakter benadrukt: *"Met de ontwikkeling van Repelakker III wordt ingezet op een dorpse sfeer"*.

We willen u er op wijzen dat er in heel het dorp Zeeland nu slechts 6 gebouwen met 3 volledige bouwlagen zijn. 5 daarvan hebben een (deels) publieke functie. Al deze gebouwen liggen in de kern van Zeeland. Dit zijn:

- o De Garf (combinatie van publieke functie voor ontmoeten) met bovenliggend woningen (3 volledige bouwlagen)
- o Appartementen aan de Kerkstraat (Kerkstraat 37 en direct aanliggend) (3 volledige bouwlagen)
- o Zorgcomplex Compostella (3 volledige bouwlagen)
- o Voormalig gemeentehuis gemeente Landerd (3 volledige bouwlagen met een kapconstructie)
- o Nieuwe sporthal onderdeel van het Dorpshuis.
- o In aanbouw zijnde appartementen aan de achterzijde van het nieuwe Dorpshuis.

In strijd met bovengenoemde principes die de waarde van een dorps karakter benadrukken, lezen we in de paragraaf Stedenbouwkundige kaders (paragraaf 3.1.3) onder de alinea Bouwhoogtes: *"Aan de zijde van de Bergmaas is het mogelijk gewenst om vanwege de geluidsbelasting te kiezen voor drie volle bouwlagen met accenten van vier lagen. Ook hier geldt dat accenten middels een hogere bouwhoogte of een volledige derde/vierde bouwlaag met platdak kan worden bereikt."*

En in de plankaart behorende bij de bouwhoogtes worden zelfs objecten benoemd met 4-5 bouwlagen (inclusief kap of plat)! Deze afwijking van bouwhoogtes (die deels ook nog verhoogd worden gebouwd, namelijk op een terp) sluit totaal niet aan bij de eerder beschreven ambities over het behoud van het dorpse karakter in Repelakker 3.

Wij vinden dergelijke bouwhoogtes absoluut niet passend in een dorpse woonwijk. Als al sprake is van een behoefte aan dergelijke appartementencomplexen (bijvoorbeeld bij ouderen), dan zou je die in het centrum van Zeeland moeten willen positioneren vanwege de nabijheid van voorzieningen in het centrum. We vragen u daarom om in de regels en toelichting van het bestemmingsplan deze mogelijkheden te verwijden. En voor de bouwhoogtes volledig uit te gaan van datgene wat nu ook is toegestaan in Repelakker 1 en 2.

Wij verzetten ons in elk geval sterk tegen de toegestane hoogtes in gebieden die aangrenzend zijn aan de bestaande wijken en voorzien zeker procedures als dit wordt doorgezet, vanwege gevreesde inkijk en het wegnemen van uitzicht.



## 8. Ladderbeoordeling is onzorgvuldig uitgevoerd; woningbouwbehoefte

In artikel 4.1 toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de ontwikkeling kan worden beschouwd als *binnen bestaand stedelijk gebied*. Deze motivering, gebaseerd op een juridisch advies, kunnen wij niet volgen. Het is ons inziens een doel-redenering die in strijd is met het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel. En daarom in het definitieve bestemmingsplan aangepast moet worden.

Ter onderbouwing verwijzen wij naar (zoals keurig omschreven in het juridisch advies van Poelman Van den Broek) de lijn van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State:

*“De beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro, kan worden aangemerkt, hangt volgens de Nota van toelichting 2017) af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving. Bij de beantwoording van deze vraag dient volgens de jurisprudentie van de Afdeling te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied reeds een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied op grond van het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”.*

En,

*“Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing niet mogelijk maakt, of het gebied niet als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, omstandigheden als bijvoorbeeld de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg, de aanduiding van het plangebied in de toepasselijke provinciale verordening als bestaand stedelijk gebied en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan kunnen afdoen dat het plangebied niet voldoet aan de eisen die artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro stelt om als bestaand stedelijk gebied te kunnen worden aangemerkt”.*

Weinu, dit is exact de situatie die hier aan de orde is. In het huidige bestemmingsplan kent het plangebied de bestemming *Agrarisch – 2*. Daarmee is slechts bedoeld dat in dergelijke gebieden, naast de agrarische bestemming, via omgevingsvergunningen, door af te wijken van de gebruiksregels en bouwregels en wijzigingsbevoegdheden aan agrarische bedrijven soms mogelijkheden worden geboden voor de ontwikkeling van nevenactiviteiten. Het is dus zeker *niet* zo dat in het huidige bestemmingsplan al sprake zou zijn van een ruime bestemming waarin woningbouw, (laat staan “een zodanig samenstel van bebouwing” als nu is voorzien in de plannen) mogelijk zou maken. Evenmin kan worden volgehouden dat op dit moment al sprake is van “bestaand stedelijk gebied”, aangezien het gebied in het huidige bestemmingsplan als *Agrarisch – 2* is getypeerd en dus evident niet kan worden beschouwd als *“bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”*. In normale mensentaal; het is voor iedereen nu duidelijk waar de woonwijk eindigt en waar de agrarische bestemming (weiland/ agrarische gewassen) begint. En ook het feit dat – zoals eerder aangekaart – de gemeente Landerd het gebied eerder, in het Landschapsbeleidsplan Landerd, als zeer kwetsbaar aanduidde – en bebouwing in dit gebied daarom niet gewenst acht – maakt duidelijk dat zeker geen sprake is van bestaand stedelijk gebied.

Vervolgens is de lijn van de Afdeling dat omstandigheden als de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing of ingesloten door weg en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan kunnen afdoen dat een plangebied NIET voldoet aan de eisen die gelden voor bestaand stedelijk gebied. Dit betekent ons inziens dat in deze situatie op grond van de 'ladder-beoordeling' slechts één conclusie mogelijk is, namelijk dat GEEN sprake is van bestaand stedelijk gebied. En dat in de toelichting van het definitieve bestemmingsplan alsnog een deugdelijke motivering zal moeten worden opgenomen waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied van Zeeland/Maashorst in de behoefte aan woningbouw kan worden voorzien.

In artikel 4.1.3 van de toelichting wordt wel gesteld dat (elders) binnen het bestaand stedelijk gebied geen mogelijkheid is de woningen waarop behoefte is te realiseren, maar dit wordt totaal niet onderbouwd. Dit moet dus alsnog gebeuren. Onze conclusie is dat het initiatief met de huidige beperkte motivering niet voldoet aan het Besluit ruimtelijke ordening, voor wat betreft het aspect Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Daarbij merken we op dat, op pagina 9 van het juridische advies, wordt gesteld dat in het centrum geen ruimte zou zijn voor grondgebonden woningen, maar alleen voor appartementen. Dit wordt niet onderbouwd; en wij vragen ons zeer af of dit correct is, wanneer ook rekening wordt gehouden met locaties die daar nog ontwikkeld kunnen worden zoals op de plek van (en achter) de Garf en het gemeentehuis. Overigens wordt ook in de plannen voor Repelakker 3 rekening gehouden met de bouw van appartementen, zelfs met 3 tot 5 bouwlagen zoals hierboven besproken. Aangezien daar wel veel mogelijkheden voor aanwezig zijn en komen in het centrum, vinden wij dat dergelijke complexen niet thuis horen in Repelakker 3.

In het verlengde hiervan merken we op dat, in de paragraaf Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering van de toelichting (paragraaf 4.2.3) wordt aangegeven dat de Provincie een indicatie heeft gemaakt van de verwachte toename van de woningvoorraad. In de gepubliceerde tabel is een toename van het aantal woningen tussen 2020 en 2030 gesteld op 475 woningen. De feitelijke woningvoorraad van de gemeente Landerd was in 2020 6.405 woningen. De gemeente Landerd bestond uit de kernen Zeeland, Schaijk en Reek. Uit de factsheets van de betreffende kernen (bijlage C van het woningbehoefte-onderzoek Maashorst opgesteld door Stec-groep) geeft een totaal van 6.495 woningen gecombineerd in deze kernen in 2022 (Schaijk: 3.000 woningen, Reek: 705 woningen en Zeeland: 2.790 woningen). Deze cijfers zijn reeds minimaal 1 jaar geleden, waarbij onder andere de harde- en zachte plancapaciteit in de kern van het dorp Zeeland niet is meegenomen (hier is het laatste jaar veel ontwikkeld). De conclusie van deze paragraaf "het planvoornemen voorziet in de realisatie van woningen en voorziet in de behoefte aan woningbouw" is dan ook niet correct. Dit onderbouwt ook waarom eerst onderzocht moet worden of er nog capaciteit is in het 'stedelijk gebied' in plaats van in het gebied 'stedelijk afweegbaar'.

## 9. Verwijzing naar onjuiste documenten

- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar de structuurvisie van 2014. Deze is niet meer vigerend. In de structuurvisie zoals deze is vastgesteld op 28 februari 2019, staat in het visiedeel (documentnummer 213x00377\_SV\_131204 eindrapport.indd) het volgende vermeld (hoofdstuk 1. Inkadering): *"met het vaststellen van deze structuurvisie trekt het gemeentebestuur van Landerd alle eerder vastgestelde structuurvisiedocumenten in, met uitzondering van de Structuurvisie Buitengebied in ontwikkeling en de Structuurvisie Bedrijventerrein/Ruimteplanner."*

- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar de Woonvisie 2019 van de gemeente Landerd. Ook deze is niet meer actueel en een herziene versie, specifiek voor de ontwikkeling van Repelakker fase 3, is vastgesteld door de gemeenteraad op 30-09-2021 (21-07-22 B6 Markonderbouwing Repelakker III Zeeland). Deze marktonderbouwing tempert de bouwbehoefte in het dorp Zeeland en beschrijft de te hanteren verdeelsleutel voor woning typologieën.
- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar het Structuurplan Bergmaasvelden uit 2006. Dit document is niet vigerend en reeds twee maal herzien. Dit structuurplan sluit daarnaast inmiddels niet meer aan bij de werkelijkheid (Repelakker fase 1 en 2 zijn namelijk niet conform dit structuurplan ontwikkeld). In 2014 is (op basis van de nieuwe WRO) de opvolger van het structuurplan, namelijk de structuurvisie vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Landerd. Deze structuurvisie is daarna herzien vastgesteld in 2019. De structuurvisie uit 2019 is leidend, omdat daarin is vermeld dat alle eerder vastgestelde structuurvisies intrekt. Het Structuurplan Bergmaasvelden kan daarmee geen basis of onderbouwing meer vormen voor de huidige planvorming. Door het ontbreken van dit Structuurplan in de vigerende plannen op gemeentelijk niveau (zie paragraaf 4.3 van de toelichting) wordt dit onderschreven.
- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt het volgende gesteld: "De concrete ontwikkeling voor Repelakker III is in 2019 opgestart middels het opstellen van een Structuurvisie Repelakker. Deze Structuurvisie is de eerste aanzet geweest voor de verdere ontwikkeling van Repelakker III." Hierbij wordt gesteld dat een Structuurvisie (planologische basis) is opgesteld voor Repelakker III. Dit is niet het geval. Er is geen Structuurvisie opgesteld en vastgesteld (ook niet te traceren in het Omgevingsloket). Dit document vormt dan ook geen basis voor de verdere uitwerking.

We vragen u om al deze onjuiste verwijzingen, die ons de indruk geven dat sprake is geweest van haastwerk in een poging om dit ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari 2024 gepubliceerd te krijgen, te verwijderen/corrigeren in het definitieve bestemmingsplan.

#### 10. Woningtypes / woningbehoefte:

In de paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt een tabel gepresenteerd met daarin de diversificatie van de woningtype. Deze sluit echter niet aan bij de analyse van de woningbehoefte in Repelakker, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Landerd in het woningbehoefteonderzoek uit 2019. Zie onderstaande vergelijking:

Eigendom	Type	CHW bestemmingsplan Repelakker III	Woningbehoefte-onderzoek 2019
Huur	Grondgebonden Sociaal	20%	15%
Huur	Grondgebonden middenhuur	0%	10%
Huur	Levensloopbestendig	5%	0%
Koop	Rijwoning	22% (11+11%)	20%
Koop	2-1 kap	20% (12+8%)	20%
Koop	Vrijstaand	8%	15%
Koop	Grondgebonden levensloopbestendig	25% (2,5+10+5+2.5%)	20%

Wij missen een duidelijke onderbouwing waarom er wordt afgeweken van het uitgevoerde woningbehoefteonderzoek uit 2019. Ook missen we aandacht voor de vraag hoe invulling wordt gegeven aan de wens van vele inwoners in Zeeland die graag zelf een woning willen bouwen en of daarover afspraken zijn gemaakt met de projectontwikkelaars om hier gronden voor beschikbaar te stellen.

#### **11. Participatietraject:**

Het participatietraject dat is doorlopen is door de Belangengroep Repelakker-Noordveid ervaren als minimaal. Dit blijkt ook uit het participatieverslag dat bij de stukken is gevoegd. In een bijlage is vermeld op welke datums er gesprekken zijn gevoerd met (onder meer) de belangengroep, maar nergens is terug te lezen wat er precies is ingebracht tijdens die gesprekken. Laat staan dat een inhoudelijke reactie is terug te lezen op de vele argumenten die naar voren zijn gebracht. De belangengroep heeft daardoor het idee gekregen dat het participatietraject voor de vorm is doorlopen. En heeft een echt inhoudelijke terugkoppeling op onze argumenten vaak gemist. Dat vinden we oprecht jammer, maar nog steeds is bij de belangengroep veel kennis aanwezig is en we vragen u om samen met hen te zoeken naar verbeteringen in het plan.

Graag krijgen we een reactie op onze zienswijze en horen we hoe u de inhoud zult betrekken in het definitieve bestemmingsplan.

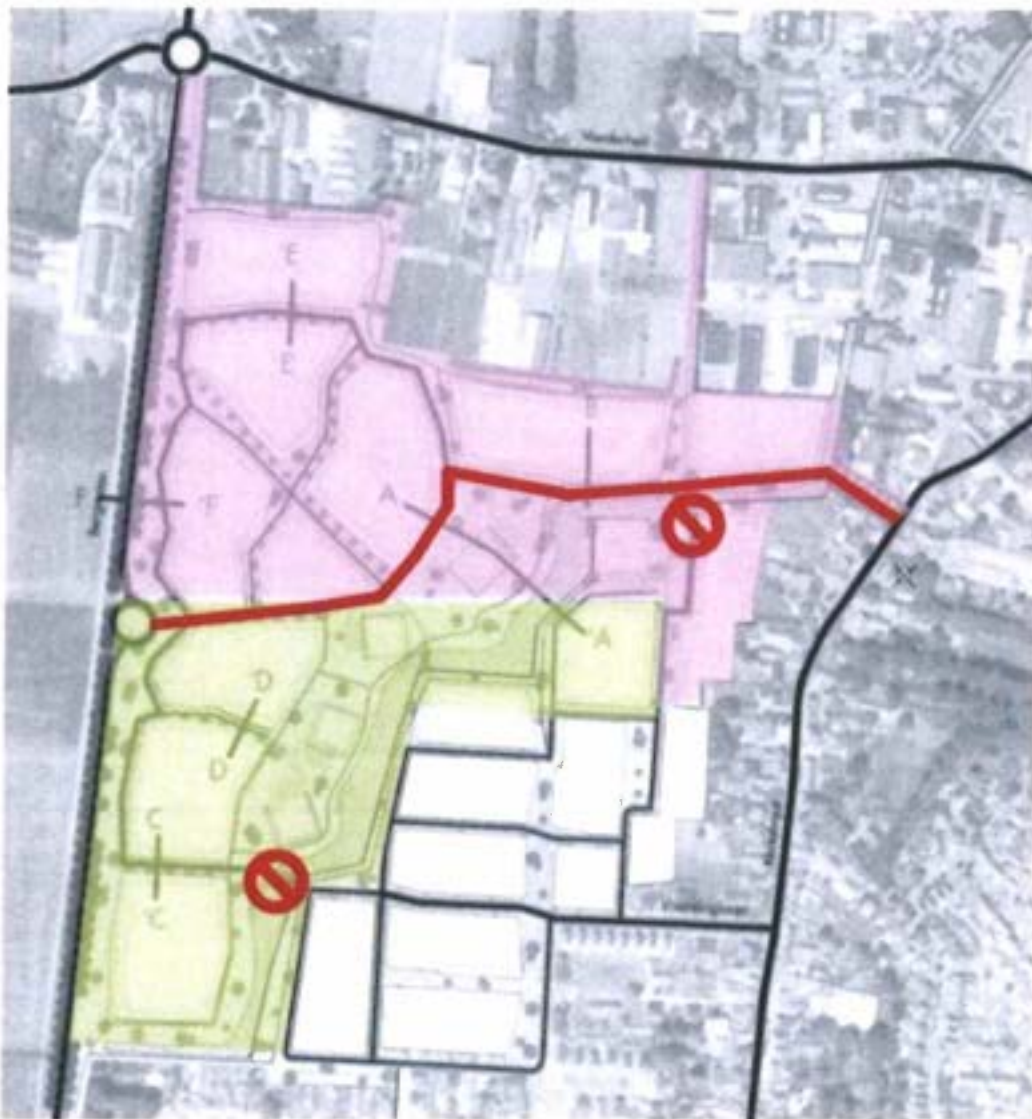


- Ronde Bergma
- Voederheil—Hoe 1 & 2).

Aandachtspunten:

- Extra verbinding

#### Fase Zuid en Noord



#### Beschrijving fase Zuid

In Fase zuid en Noord straat. De definitieve en de Kerkstraat worden weg tussen Bergmaas ze nog worden ingerichte en gebruik.

Dit zorgt ervoor dat er wijk komt en wordt het wordt doorkruist door

Bouwverkeer via Voederpelakker fase 1 & 2).



Aandachtspunten:

- Is rotonde Berggr
  - Afstemming met
  - Voorwaardelijkh
- van de ontsluitin

### Fase Zuid en Noord



### Beschrijving fase Zuid

In Fase zuid en Noord naar de Blazoenlaan v tieve weg vormgegeve binding tussen de bla; (zoals uit onze analyse lossing.

De verbindingsweg tu kan op deze wijze nog intensiteit, functie en Dit zorgt ervoor dat er wijk komt en wordt he doorkruist.

Bouwverkeer via Voer pelakker fase 1 & 2).



- Voorwaardelijke aansluiting Repe

#### Fase Zuid en Noord

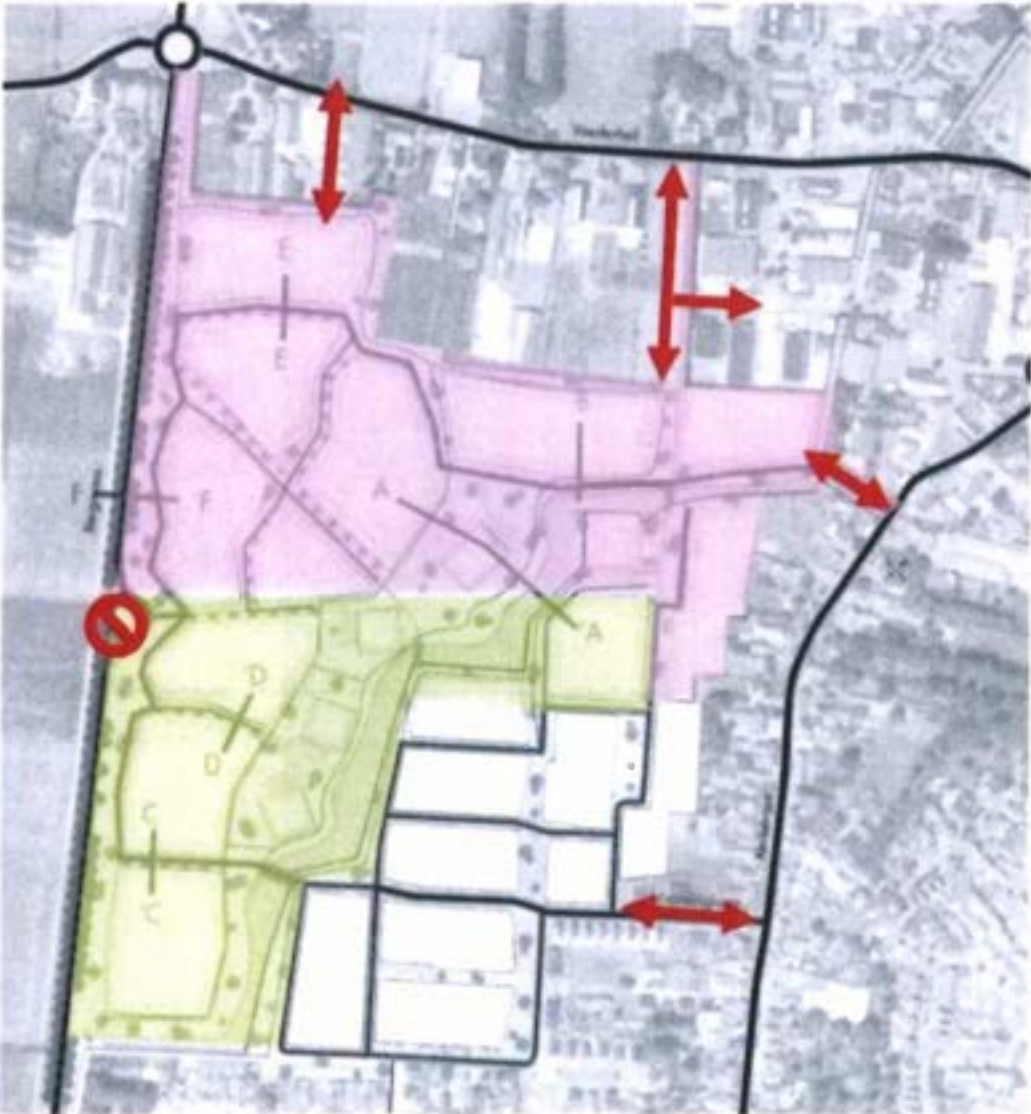


Beschrijving fase Zuid  
 In Fase zuid en Noord gerealiseerd en wordt Repelakker fase 1 verding tussen de Bergm realiseerd. Hierbij kon de blazoenlaan en de analyse is gebleken is De verbindingsweg tu kan op deze wijze nog intensiteit, functie en Dit zorgt ervoor dat er wijk komt en wordt he doorkruist.

Bouwverkeer via Voer pelakker fase 1 & 2).



Fase Zuid en Noord



Beschrijving fase Zuid  
 Er wordt geen rotonde  
 we aansluitingen richt  
 Kerkstraat gerealisee  
 hier uitermate voor ge  
 GOW hebben. (ook pe  
 weer). Door het niet r  
 ontstaat geen sluipver  
 wordt niet ongewenst

Bouwverkeer via Voec  
pelakker fase 1 & 2).

- Aandachtspunten:
- Hoe de wijk in te  
alle aansluitingen  
worden belast.
  - Locatie van aansl  
onderzoeken (dit  
worden onderzo





- Aandachtspunten:
- Bestemmingsplande omgevingsvisielijk eenvoudig te
  - Eventueel wordtting Repelakker fsluiting.

### Fase Oost en West



Beschrijving fase Oost  
 In fase Oost en West vting bij Willemsen ger Willemsen wordt gere ding naar de Hoefslag tieve weg wordt vorm tra verbinding tussen dingweg (zoals uit onz beste oplossing). De verbinding tussen ker fase 1 wordt De verbindingsweg tu kan op deze wijze nog intensiteit, functie en Dit zorgt ervoor dat er wijk komt en wordt he doorkruist.

Bouwverkeer via Roto

## **Bijlage 6; Uitgebreide technische reactie definitief verkeersonderzoek Megaborn**

### **Onderbouwing inhoudelijke argumentatie definitief verkeersonderzoek Megaborn**

Opgesteld door: belangengroep Repelakker-Noordveld

Datum: 07-12-2021

Zoals al eerder aangegeven door de Belangengroep Repelakker/Noordveld is de keuze die gemaakt is door het College om variant 2 uit het verkeersonderzoek van Megaborn als voorkeursvariant aan te duiden te voorbarig. Diverse gehanteerde uitgangspunten en bijbehorende resultaten uit dit verkeersonderzoek zijn niet correct. Het college geeft aan niet te tornen aan het eerder genomen besluit. Wij willen op basis van deze memo nogmaals het verzoek doen bij het college om dit besluit te heroverwegen. In deze memo geven wij ook op basis van inhoudelijke argumentatie weer dat het verkeersonderzoek (en daarmee de keuze voor voorkeursvariant 2) niet correct is. Wij hebben hierbij een opsplitsing gemaakt in 3 onderwerpen, namelijk A. De basis van het verkeersonderzoek; B. De technische uitwerking; C. Beoordeling varianten. Deze memo wordt afgesloten met een conclusie in deel D.

#### **A. De basis voor een gedegen verkeersonderzoek ontbreekt**

Onderstaand een opsomming van zaken die niet correct zijn in de basis van het verkeersonderzoek:

1. Er is geen visie op verkeer opgesteld door de gemeente Landerd.

Voor de start van het verkeersonderzoek is geen heldere visie door de gemeente Landerd opgesteld over de wijze waarop verkeersstromen in de gemeente Landerd zouden kunnen worden gestroomlijnd. Hierdoor ontbreekt de basis voor dit verkeersonderzoek, waardoor niet vanuit visie en beleid naar de opgave wordt gekeken, maar het geheel andersom wordt benaderd (vanuit het project naar de omgeving). Dit resulteert in postzegeloplossingen voor zowel Voederheil, Bergmaas als Repelakker fase 1, 2 en 3. Je lost een probleem ergens op, maar hierdoor ontstaat een probleem elders.

2. Er zijn geen uitgangspunten voor het verkeer in de ontwikkeling Repelakker III vastgesteld

In het verkeersonderzoek wordt een vraagstelling gedefinieerd, echter zijn geen uitgangspunten op gebied van verkeer gedefinieerd voorafgaand aan het onderzoek. Hier zijn enkel uitgangspunten gedefinieerd op basis van de plancapaciteit van de ontwikkeling Repelakker III. De vraagstelling die is gedefinieerd is enkel gericht op de verkeerseffecten (lees: intensiteiten en capaciteiten), echter wordt op geen enkele manier gekeken naar bijvoorbeeld verkeersveiligheid of technische inpasbaarheid. Terwijl het onderwerp 'verkeersveiligheid' volgens ons juist altijd leidend moet zijn in welke ontwikkeling dan ook. Dus naast het ontbreken van een beleid ontbreken ook de uitgangspunten voor aanvang van het onderzoek. Op welke wijze kunnen de resultaten uit een onderzoek dan ook getoetst worden aan het beleid en de uitgangspunten? Het antwoord is: op geen enkele wijze. Nu wordt enkel gekeken naar de oplossing in relatie tot de intensiteiten uit het model. Dit geeft enkel een kwantitatieve beoordeling weer, terwijl een kwalitatieve beoordeling ook uitgevoerd had moeten worden.

3. Vraagstelling verkeersonderzoek sluit niet aan bij de scope van het onderzoek

De volgende vraagstelling is in het onderzoek gedefinieerd: 'een verkeerskundig onderzoek uitvoeren naar de verkeerseffecten van verschillende ontsluitingsvarianten voor de ontwikkeling Repelakker III en de uitbreiding van het bedrijventerrein Voederheil'. Ook hier is te lezen dat geen kwalitatieve

beoordeling zal worden uitgevoerd, enkel een kwantitatieve beoordeling. Is dit wel wat je wilt als gemeente.

Daarbij is gestart met drie varianten die lukraak zijn opgesteld. Ook hier wordt de omgekeerde volgorde van ontwerpen van de openbare ruimte gehanteerd, namelijk vanuit een oplossing naar de impact kijken en niet vanuit een beleid, visie en uitgangspunten oplossingen creëren.

De verdiepingsvragen zijn als volgt gedefinieerd:

1. *Hoe kan de ontsluiting van Repelakker III en het uitgebreide bedrijventerrein Voederheil het beste worden vormgegeven?*

Dit is een vraag die ingaat op een microniveau van het totale onderzoek. Ook in het onderzoek wordt geen antwoord op deze vraag gegeven. Er wordt in het onderzoek namelijk niet ingegaan op 'hoe de ontsluiting kan worden vormgegeven'. Dit ontwerpvragestuk blijft open.

2. *Kan het omliggend wegennet het extra verkeer van en naar de nieuwe ontwikkeling voldoende vlot en veilig verwerken?*

Hoewel deze vraag zowel een kwantitatief als kwalitatief element heeft, is tijdens dit onderzoek enkel gekeken naar het kwantitatieve aspect van de verdiepingsvraag. In het onderzoek wordt namelijk op geen enkele wijze een beoordeling op gebied van verkeersveiligheid gedaan, enkel op de vergelijking intensiteit-capaciteit. Hierbij opperen wij nogmaals dat het kwalitatieve deel (verkeersveiligheid) altijd voor moet gaan op het kwantitatieve aspect (verkeersdoorstroming of verkeersafwikkeling).

3. *Zijn functie, vormgeving en gebruik van de belangrijkste wegen rondom de ontwikkeling nog in overeenstemming?*

Deze vraag gaat deels in op verkeersveiligheid omdat de functie en vormgeving hiermee te maken hebben. Dit vinden we positief. Op de resultaten hieruit komen we later nog terug. Jammer vinden we dat geen uitspraken worden gedaan, dan wel advies wordt gegeven over de inrichting van de wegenstructuur in Repelakker III. Er wordt inderdaad enkel gekeken naar de wegen rondom de ontwikkeling (en niet naar de ontwikkeling zelf).

4. *Wordt voldaan aan het uitgangspunt dat de hoeveelheid verkeer in het centrum van Zeeland niet significant toeneemt?*

Opvallend aan deze vraag is dat hier wordt gesteld dat er een uitgangspunt is gedefinieerd op de toename van verkeer in het centrum van Zeeland. Echter de definitie van dit uitgangspunt is nergens nader uitgewerkt. Deze vraag is dan ook niet verder afgebakend dan wel gespecificeerd. Dit vinden we een gemiste kans, omdat de gehele conclusie hier wel op wordt gemaakt namelijk: *'Variant 3 zorgt juist voor een kleine toename van circa 100 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Met variant 3 wordt dus niet voldaan aan het uitgangspunt dat de hoeveelheid verkeer in het centrum van Zeeland niet toeneemt.'* (definitief verkeersonderzoek Megaborn, blz. 30). De conclusie stelt dat in variant 3 een kleine toename ontstaat terwijl in de vraagstelling wordt gesproken over een significante toename. Is een kleine toename dan significant?

Deze vraagstelling kan bij geen enkele ontwikkeling in het centrum van Zeeland standhouden. Als de gemeente de herontwikkeling van het huidige gemeentehuis en achterliggende parkeerplaats vorm gaat geven wordt dit zelfde uitgangspunt dan gehanteerd? Ook zal het hoe dan ook drukker worden in de kern van Zeeland (je voegt 14% woningbouwvoorraad toe aan de bestaande voorraad. Dit heeft ten allen tijden impact op de verkeersbewegingen in de kern van Zeeland.)

Ook is deze vraag gedurende het proces als uitgangspunt toegevoegd. Ten tijden van de start van het onderzoek was dit nog geen uitgangspunt. In juni 2021 zijn de volgende uitgangspunten voor start van het onderzoek gepresenteerd:

1. Alle varianten incl. verkeerstoename door de ontwikkelingen Voederheil en Repelakker
2. Vier ontsluitingsvarianten sommige met raakvlak Voederheil en Repelakker (zie volgende dia's). Alle varianten Repelakker hebben één ontsluiting naar een hoofdweg en tenminste één lokale ontsluiting naar het dorp
3. Niet beide ontwikkelingen (bedrijventerrein Voederheil en Repelakker III) ontsluiten via de weg Voederheil (conflict fietsverkeer en vrachtverkeer)
4. Repelakker III niet ontsluiten via een bedrijventerrein (verkeersveiligheid fiets)
5. Bergmaas is deels 60 km/h ter hoogte van Tweehekkenweg. De rest van de weg is nu 80 km/h. Afwaarderen van Bergmaas tussen benzinstation en rotonde Voederheil.

Ondanks dat we inhoudelijk twijfels hebben bij deze uitgangspunten, is dit wel een definitie van de uitgangspunten voorafgaand aan het verkeersonderzoek. Echter is geen van deze uitgangspunten teruggekomen in het definitieve verkeersonderzoek.

5. *Is er op basis van de toekomstige intensiteiten een mogelijkheid om de Bergmaas af te waarden?*

Wij vinden het goed dat hiernaar gekeken is, echter is ook dit een detailvraag die ook had kunnen worden beantwoord in de vraag over de functie, vormgeving en gebruik van omliggende wegen. Ook hier geldt dat er geen visie is over verkeersstromen in Landerd.

4. De harde- en zachte plancapaciteiten zijn niet integraal opgenomen in het verkeersmodel

In het verkeersonderzoek zijn een aantal ontwikkellocaties aangeduid (Kerkstraat Oost, Langeboomseweg en Centrum Zeeland). Dit vinden we positief omdat dit wel representatief is voor de geplande ontwikkelingen. De hoeveelheden toe te voegen woningen hebben we ook vertrouwen in, omdat dit nog ver vooruit is kan enkel een verwachting worden gemaakt. Echter deze ontwikkelingen zijn niet integraal opgenomen in het verkeersmodel. Enkel een inschatting van de toename van wegverkeer op de diverse wegvakken is gemaakt. Dit betekent dat geen start- en eindbestemming is toegevoegd, maar enkel een ophoging van het verkeersbeeld in een bepaald wegvak. Men gaat aan de ene kant een zeer gevoelig integraal verkeersmodel hanteren, en aan de andere kant worden toekomstige ontwikkelingen afgedaan met toevoeging van intensiteit op wegvakken. Wij snappen dit niet en verwachten dan ook dat de toekomstige harde- en zachte plancapaciteit in het model worden geïntegreerd zodat het een representatief beeld geeft. Het toevoegen van extra ontwikkelingen kost tijd, en deze tijd wordt niet genomen in het onderzoek.

5. De gehanteerde verkeersintensiteiten in het verkeersmodel zijn niet representatief voor de werkelijkheid

Het adviesbureau Megaborn werkt met een dynamisch verkeersmodel. Wij zijn hier voorstander van omdat een dergelijk model werkt conform de principes zoals ook verkeer zich zou gedragen in de werkelijkheid. Het nadeel van een dergelijk model is dat het enkel is uitgewerkt op een regionaal niveau. De getallen die op lokaal niveau zijn weergegeven zijn inschattingen gemaakt door het model. Deze inschattingen zijn herijkt op basis van tellingen uit 2017 (reeds 4 jaar oud). Nu blijkt ook dat deze inschattingen niet overeen komen met de werkelijkheid. Echter het aanpassen van een dergelijk model is tijdrovend. In 2020 is een verkeersonderzoek gedaan door IV-groep (d.d. 16 juli 2020). Zij hebben geen gebruik gemaakt van een dynamisch model, maar een onderzoek uitgevoerd op basis van verkeerstellingen (uitgevoerd in november 2019). Onderstaand geeft een overzicht van het verschil tussen de verkeerstellingen uit 2018 (IV-groep) en de gehanteerde verkeerstellingen in het model van Megaborn:

<i>Locatie</i>	<b>Intensiteit telling (IV-groep)</b>	<b>Intensiteit model (Megaborn)</b>	<b>Vershil</b>
<i>Vaandriglaan</i>	1.133	531	-53%
<i>Kerkstraat Zuid</i>	4.000	3.381	-15%
<i>Voederheil West</i>	2.450	2.258	-8%
<i>Kerkstraat Noord</i>	3.392	3.482	+3%
<i>Udenseweg</i>	3.804	5.135	+35%

Zoals hierboven is te zien verschillen de intensiteiten tussen -53% en +35%. Megaborn heeft hier geen verklaring voor deze afwijkingen en maakt hier enkel een notitie voor de Vaandriglaan voor in het verkeersonderzoek (*notitie onder de tabellen: De werkelijke huidige intensiteit op de Vaandriglaan ligt op basis van tellingen uit 2019 hoger (circa 1.228 MVT/etmaal). Dit op basis van notitie IV-infra met kenmerk INFR190889 d.d. 16 juli 2020*). Er is door Megaborn geen herijking van de intensiteiten gedaan op basis van deze opmerking.

Net zoals Megaborn zien wij niet wat de impact zal zijn van de verschillen in deze intensiteiten. Wat we wel kunnen stellen is dat de gehanteerde intensiteiten in het model van Megaborn niet overeen komen met de werkelijkheid. Wij stellen dan ook dat dit model niet representatief is en dat enkel met nieuwe verkeerstellingen een representatief beeld kan worden gegeven van de situatie.

6. De aannames autonome groei zijn onverklaarbaar

In het verkeersonderzoek worden vergelijkingen gemaakt tussen de intensiteit huidig (2015), referentie (2030) en de betreffende variant (t.o.v. 2015 en t.o.v. 2030). De huidige intensiteit is hierbij de basis voor het verkeersmodel. Zoals reeds toegelicht in punt 4 en 5 hebben we onze twijfels over de gehanteerde intensiteiten in deze basis. De referentie van 2030 wordt gemaakt op basis van autonome groei van intensiteiten. Deze wordt in de volgende wijze opgebouwd:

1. De autonome groei wordt gedaan op basis van het regionale verkeersmodel (2015), waarbij er vanuit wordt gegaan dat de ontwikkeling van Repelakker III en de uitbreiding van bedrijventerrein Voederheil nog niet hebben plaatsgevonden en er geen infrastructurele aanpassingen worden gedaan. Dit is het 'huidig model' voor het bepalen van de autonome groei;
2. Als deze basis is bepaald wordt de ontwikkeling Voederheil II fase 1 toegevoegd (deze ontbrak nog in 2015);
3. Daarna wordt de harde- en zachte plancapaciteit handmatig toegevoegd (zie ons eerdere punt 4). Hierna is het referentiemodel (2030) gereed.

De fout die hier wordt gemaakt is dat wel de ontwikkeling Voederheil II fase 1 wel toegevoegd, maar dat de ontwikkeling van Repelakker fase 1 en 2 niet worden toegevoegd. (Daarnaast wordt handmatig nog wel de harde- en zachte plancapaciteit toegevoegd. Echter hebben we daar al over geschreven in punt 4).

De autonome groei op de diverse locaties wordt hiermee als volgt:

Nummer locatie	Naam locatie	Huidig model (2015)	Referentiemodel (2030)	Autonome groei
1	Bergmaas (noord)	7.398	8.323	12,50%
2	Bergmaas (zuid)	8.816	9.884	12,11%
3	Peelweg	7.675	8.523	11,05%
4	Voederheil West	2.258	2.937	30,07%
5	Voederheil Oost	2.297	2.617	13,93%
6	Udenseweg	5.135	5.821	13,36%
7	Kerkstraat (tussen Peelweg en voederheil)	3.470	4.084	17,69%
8	Kerkstraat (tussen voederheil en melkpad)	3.482	4.114	18,15%
9	Kerkstraat (tussen vaandriglaan en langeboomseweg)	3.381	3.912	15,71%
10	Kekstraat t.h.v. centrum	2.987	3.497	17,07%
11	Vaandriglaan	531	468	-11,86%
12	Ontsluiting Repelakker 3 (bergmaas)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
13	Ontsluiting Repelakker 3 (kerkstraat)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
14	Ontsluiting Voederheil	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Autonome groei kan worden gelezen als zelfstandige groei van intensiteiten in het model als gevolg van ontwikkelingen. Dit kan zijn groei van bedrijven, toevoegen van bedrijven, meer mensen dus meer verkeersbewegingen etc. etc. Dit is dus niet als gevolg van de extra ontwikkeling van huizen. Zoals in het rapport staat beschreven zijn enkel de ontwikkeling van Voederheil II (fase 1) en de harde- en zachte plancapaciteit opgenomen in het referentiemodel. Vooropgesteld kan worden dat de groei varieert tussen de ca. -12% en +30%. Dit is aanzienlijk, echter deels verklaarbaar door het handmatig toevoegen van Voederheil en de harde- en zachte plancapaciteit.

Echter wat ook kan worden geconcludeerd uit deze analyse is dat de ontwikkeling repelakker I en II niet is opgenomen in het verkeersmodel. De autonome groei is hier namelijk -12%. Dit zou betekenen dat het verkeer (dus het aantal verkeersbewegingen zonder dat er aanpassingen zijn gedaan aan het wegennet) zou krimpen met ca. 12%. Dit zou ook de enige straat in heel Zeeland zijn waar krimp is, terwijl juist in deze wijk veel dynamiek gaande is. Aan de gemeente Landerd is gevraagd waarom juist hier krimp plaats zou vinden. De gemeente (nog het verkeerskundig bureau) kan dit verklaren. Omdat de percentuele verschillen in de autonome groei op de verschillende locaties zo groot zijn, trekken wij deze in zijn geheel in twijfel.

#### 7. Conclusies op basis van het ontbreken van een correcte basis voor het onderzoek

Zoals in punt 4 (harde- en zachte plancapaciteit), punt 5 (incorrecte verkeersintensiteiten) en punt 6 (verkeerde autonome groei) zijn er veel getallen en aannames in het verkeersonderzoek die niet correct zijn. De samenhang tussen deze getallen en aannames is dermate groot dat we de consequenties dan ook niet kunnen overzien. Twee afwijkingen in getallen of aannames kunnen elkaar namelijk zeer sterk versterken of juist zeer sterk verzwakken. Wat we wel kunnen stellen is dat het verkeersonderzoek op deze wijze niet correct is uitgevoerd en dat aan de resultaten uit dit verkeersonderzoek geen waarde kan worden gehangen. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk om de

basis (lees: verkeerstellingen) op orde te krijgen, waarna een integraal model moet worden ontwikkeld wat representatief is voor de werkelijkheid.

## **B. De technische uitwerking in het verkeersonderzoek is niet volledig**

Naast dat de basis voor het verkeersonderzoek (visie, uitgangspunten en intensiteiten, zie A) niet correct zijn, is ook de technische uitwerking van een aantal onderdelen in het verkeersonderzoek niet correct. Hieronder een opsomming:

### 1. De geplande ontsluiting vanaf het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas

Bij de uitwerking van het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne op bedrijventerrein Voederheil wordt geopperd om een ontsluiting van bedrijventerrein Voederheil te realiseren op A. De Peelweg; B. De rotonde Piekenhoek; of C. de Bergmaas (tussen de rotonde Piekenhoek en de rotonde Voederheil). Variant C. is ook opgenomen in het verkeersonderzoek van Megaborn. Echter heeft wethouder Vereijken in de voorbereidende vergadering voor het bestemmingsplan Voederheil al laten weten dat een variant A. (ontsluiting op de Peelweg) afvalt omdat de provincie hier geen medewerking aan zal verlenen. Variant B (voorkeursvariant van de belangengroep Repelakker-Noordveld, met een ontsluiting op de rotonde Voederheil) is volgens de gemeente financieel en technisch niet haalbaar (brief van het college verzonden aan de belangengroep op 25-11-'21). Dan blijft enkel variant C over.

Echter is variant C. ook onmogelijk en wel om het volgende: De gemeente hanteert het principe van 'Duurzaam veilig'. Dit principe is in vele richtlijnen van het CROW verwoord. Een belangrijke richtlijn voor het inrichten van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (GOW BuBeKo) is het 'Handboek wegontwerp – gebiedsontsluitingswegen' (CROW publicatie 164c). De Bergmaas is een zogenaamde GOW BuBeKo (lees: 80 km/uur buiten de bebouwde kom). Gezien de intensiteit zal deze weg nooit worden afgewaardeerd naar een ETW BuBeKo (lees: Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom – 60 km/uur). De huidige intensiteit ligt namelijk op ca. 8.000 mvt/etm, en in het verkeersmodel gaat deze naar ca. 10.000 mvt/etm. De grens voor afschalen van naar een ETW BuBeKo ligt op ca. 6.000 mvt/etm. Ook de functie van de weg (stromen) sluit volledig aan bij een GOW BuBeKo. Dit betekent dat het Handboek Wegontwerp – gebiedsontsluitingswegen als basis geldt. In deze publicatie van het CROW staat een minimale afstand tussen kruisingen op een dergelijke weg van 500m (waarbij dit type weg zelfs theoretisch een klasse hoger is gelegen waardoor een minimale afstand van 1.000m is vereist). De afstand tussen de rotonde Piekenhoek en de rotonde Voederheil bedraagt nu exact 500m. Een extra aansluiting tussen deze twee rotondes is daarmee technisch onmogelijk en daarbij functioneel onwenselijk als men kijkt naar de functie van de Bergmaas. Doordat een ontsluiting van bedrijventerrein Voederheil niet mogelijk is, is evident dat de Landweer richting de weg Voederheil ook niet kan worden afgesloten.

Bovenstaande heeft mogelijk impact op de intensiteit en daarmee de typologie van de weg Voederheil, terwijl hier nu al beslissingen in worden gemaakt in de vaststelling van het bestemmingsplan Brandweerkazerne. Dit is wat ons betreft te voorbarig gezien een voorwaardelijke verplichting (ontsluiting bedrijventerrein Voederheil en afsluiting Landweer) geen directe verplichting voor de gemeente is. Dit is niet afdwingbaar en in het voorliggende raadsvoorstel staat al beschreven dat de huidige infrastructuur (bedrijventerrein Voederheil ontsluiten via de Landweer op de weg Voederheil) voldoende capaciteit heeft in de toekomstige situatie. Hierdoor is de afdwingbaarheid helemaal twijfelachtig.

### 2. De rotonde Bergmaas is niet correct geplaatst in het verkeersmodel

Zoals hierboven is te lezen is een minimale afstand tussen twee kruisingen op een GOW BuBeKo minimaal 500m. In het verkeersonderzoek is de rotonde Bergmaas te Noordelijk gelegen, oftewel te dicht bij de rotonde Voederheil (geen afstand van 500m). Dit heeft grote invloed op de

verkeersstromen in het verkeersmodel. Een automobilist zal namelijk altijd op zoek gaan naar de kortste weg om van A naar B te komen. De verschuiving van de rotonde naar het zuiden zal dus betekenen dat er meer auto's gebruik zullen maken van de Vaandriglaan in plaats van de noordelijke weg door Repelakker III. Deze route is simpelweg korter richting de kern van Zeeland.

### 3. De intensiteit-/capaciteitsberekening van de kruisingen is niet volledig

In het verkeersonderzoek worden I/C-berekeningen (intensiteit versus capaciteit van een kruising) diverse kruisingen in de omgeving van Repelakker III berekend. Echter, de belangrijkste kruising de aansluiting noordelijke weg door Repelakker met de Kerkstraat wordt hierin niet meegenomen. Ondanks onze eerdere suggestie aan de gemeente en Megaborn om dit alsnog te doen is dit niet gedaan. Hier ontstaat een zeer gevaarlijke gelijkwaardige kruising. Omdat Megaborn geen voorstel heeft gedaan in de typologie van wegen (zie het volgende punt B.2.) gaan we er vanuit dat dit een ETW BiBeKo (Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom – 30 km/uur) wordt, echter is dit twijfelachtig gezien de intensiteit op deze weg. Deze kruising heeft twee wegen, namelijk nieuwe noordelijke ontsluitingsweg Repelakker en de Kerkstraat, met in variant 2 respectievelijke intensiteiten van 4.390 mvt/etm en 1.913 mvt/etm. Een passende inrichting bij dergelijke hoge intensiteiten op een gelijkwaardige kruising (waarbij veel kruisend verkeer ontstaat) is technisch een uitdaging en wellicht zelfs onmogelijk. Het is te makkelijk om hier in het verkeersonderzoek niet te onderzoeken.

### 4. De typologie van wegen in Repelakker III is niet uitgewerkt

Zoals al eerder aangegeven is het verkeersonderzoek volledig geënt op de intensiteiten en is geen gedegen onderzoek/advies gegeven over de verdere verkeerskundige uitwerking van de wegenstructuur in Repelakker. De visie 'Duurzaam Veilig' kent vijf principes die de basis vormen voor deze visie. Dit zijn:

1. *Functionaliteit van wegen* – Monofunctionaliteit van wegen 'Stroomwegen (SW)', 'Gebiedsontsluitingsweg (GOW)' of 'Erftoegangsweg (ETW)' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet;
2. *Homogeniteit van massa en/of snelheden en richting* – gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden;
3. *Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en gedrag van weggebruikers* - Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp;
4. *Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling* - Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen;
5. *Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer* - Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Wanneer een advies over de typologie op basis van Duurzaam Veilig zou worden toegevoegd aan het onderzoek zou het advies wel eens anders uit kunnen pakken. De beperkingen van variant 2 worden in dit kader nogmaals aangehaald in deel C.



## C. Beoordeling varianten verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek worden de 3 verschillende varianten beoordeeld. Ondanks dat volgens ons de uitgangspunten (zie deel A) en technische uitwerking (Zie deel B) in dit verkeersonderzoek niet goed zijn haken we ook nog aan op de beoordeling van de drie varianten in het verkeersonderzoek.

### 1. Beoordelingssystematiek is niet onderbouwd en verkeerd opgebouwd

Zoals in deel A aangegeven ontbreekt een solide basis van visie en uitgangspunten om het verkeersonderzoek uit te kunnen voeren. Het is voor ons dan ook onbegrijpelijk dat een weging aan diverse beoordelingscriteria kan worden toegekend. Daarbij is zeer weinig differentiatie in de wegingsfactoren meegegeven (enkel de verkeersbelasting Bergmaas (wegingsfactor 1) en de verkeersbelasting Kerkstraat Centrum (wegingsfactor 5) zijn sterk afwijkend). De overige beoordelingscriteria zijn nagenoeg gelijk. Ook hierbij moet worden opgemerkt dat hier enkel een kwantitatieve beoordeling (op basis van verkeersintensiteiten) wordt uitgevoerd en geen enkele kwalitatieve beoordeling (zoals verkeersveiligheid) wordt uitgevoerd.

Ook de score per variant is zeer twijfelachtig. Blijkbaar kunnen negatieve en positieve getallen worden gehangen aan de diverse beoordelingscriteria. Echter is geen schaalverdeling vermeld en is men zich er niet bewust van dat een dergelijke beoordelingssystematiek (met zowel positieve als negatieve beoordelingen) een zeer grote impact heeft op de score. De cijfers die zijn benoemd zijn verder niet onderbouwd.

Concluderend kan worden gesteld dat de verkeersbelasting op de Kerkstraat doorslaggevend is in het totale model (2 van de 9 beoordelingsaspecten gaan namelijk over de Kerkstraat) de overige wegen hebben 'slechts' één beoordelingsaspect in het geheel. Daarbij is de weging en de beoordeling van de Kerkstraat ook vele malen hoger dan op andere wegen.

### 2. Beperkingen aan variant 2

Zoals eerder aangegeven worden de varianten enkel kwantitatief beoordeeld en ontbreekt ook een vorm van kwalitatieve beoordeling. Variant twee heeft wat ons betreft nog tal van beperkingen die niet aan het licht komen in het verkeersonderzoek namelijk:

- Het aandeel sluipverkeer (of zoals de gemeente het noemt 'gebiedsvreemd verkeer' in variant 2 is zeer hoog, namelijk ca. 40%. Het risico wat hierbij komt kijken is dat dit doorgaand verkeer door een wijk is en hiermee een hogere snelheid ontstaat op de doorgaande weg door Repelakker III met alle gevaren die daarbij horen;
- Zoals in de I/C-berekeningen aangegeven zal een gevaarlijke kruising ontstaan nabij de aansluiting Repelakker III – Kerkstraat. Hier zullen files ontstaan, waardoor automobilisten in het vervolg een makkelijkere/kortere weg zullen zoeken. Deze route zal via de Vaandriglaan lopen. In het verkeersonderzoek wordt hier geen notie over gemaakt. Dit in combinatie met het zuidelijker liggen van de rotonde Bergmaas in de werkelijke situatie (zie punt B.2) geeft een grote groei aan de intensiteit op de Vaandriglaan.
- In het verkeersonderzoek wordt geen advies gegeven over de inrichting van de nieuwe wegenstructuur van Repelakker III. De bestaande overige wegen worden wel beoordeeld. Onderstaand een opsomming op hoofdlijnen:
  - o Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 met beperkte verkeersfunctie met een intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm;
  - o Voederheijl – ETW (BiBeKo) type 1 met beperkte verkeersfunctie met een intensiteit van ca. 5.000 mvt/etm;
  - o Bergmaas – GOW (BuBeKo) type 2 vanaf een intensiteit van ca. 6.000 mvt/etm.

Zoals eerder aangegeven is geen advies gegeven over de typologie van wegen, echter kijkend naar de intensiteiten verwachten we de volgende type wegen:

- Ontsluitingsweg Repelakker – Bergmaas – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2 ca. 3.735 mvt/etm)
- Ontsluitingsweg Repelakker – Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2 ca. 1.913 mvt/etm)
- Vaandriglaan – Kerkstraat – ETW (BiBeKo) type 1 (intensiteit in variant 2: 528 mvt/etm)

Echter kijkend naar de principes van 'Duurzaam Veilig' is een hiërarchische opbouw van het wegennet een basisprincipe voor de uitwerking. Hierbij is het onwenselijk om een ETW BiBeKo type 1 met veel bebouwing direct aangrenzend (Ontsluitingsweg Repelakker-Bergmaas) te ontsluiten op een GOW BuBeKo (Bergmaas). Wanneer variant 3 wordt gehanteerd (gelijk aan de variant die wij voorstellen kan juist wel een hiërarchische opbouw worden gecreëerd, omdat hier ruimte voor is in het gebied (nabij de rotonde voederheil);

- Naast dat de hiërarchie in het wegennet hierdoor ontbreekt, wordt ook niet voldaan aan principe 2 van de visie 'Duurzaam Veilig' (Homogeniteit in massa en snelheid) gezien fietsers eenvoudig bij deze aansluiting kunnen komen. Ook aan principe 5 wordt in variant 2 niet voldaan. Het is namelijk niet voorspelbaar dat men van een ETW BiBeKo overgaat naar een GOW BuBeKo. Dit is ook niet uitlegbaar aan spelende kinderen (waar een woonwijk toch voor is bedoelt).

## D. Conclusie

Zoals hierboven weergegeven hebben wij zeer grote vraagtekens bij het uitgevoerde verkeersonderzoek en de conclusies die hieraan worden gekoppeld. Het college heeft een besluit genomen zonder de raad te consulteren. Wij vinden dit raar en willen de raad vragen het college hierop aan te spreken. Al met al kan het volgende samenvattend worden geconcludeerd:

- Er is geen visie voor verkeer in Zeeland opgesteld en uitgangspunten voor het verkeersonderzoek ontbreken;
- De vraagstelling is puur kwantitatief en sluit niet aan bij de scope van het onderzoek en kwalitatieve uitgangspunten en beoordeling ontbreken;
- De gehanteerde intensiteiten in het verkeersonderzoek zijn incorrect (intensiteiten op wegen zijn incorrect, harde- en zachte plancapaciteit is niet integraal opgenomen, de ontwikkeling van Repelakker fase 1 en 2 ontbreekt en de percentages autonome groei zijn twijfelachtig )
- Technische uitwerking in het verkeersonderzoek ontbreekt (de geplande ontsluiting vanaf bedrijventerrein Voederheil is niet mogelijk, de rotonde Bergmaas is niet correct geplaatst en de I/C-berekeningen van de kruisingen zijn niet volledig)
- De conclusies die aan het onderzoek zijn gekoppeld zijn überhaupt twijfelachtig als je bovenstaande in ogenschouw neemt, echter is de beoordelingssystematiek op zichzelf onbegrijpelijk en de wijze van beoordeling (weging en score) is niet onderbouwd

Al met al kan worden gesteld dat het verkeersonderzoek aan alle kanten rammelt. Wij hebben dit al diverse malen geagendeerd bij de uitwerking van het onderzoek in het zogenaamde 'participatietraject'. Echter is op geen enkele wijze gehoor gegeven aan deze argumentatie. Van participatie is wat ons betreft dan ook weinig spraken. Echter, dit onderzoek en de voorkeursvariant die hieruit rolt wel de voorkeursvariant waar het college een besluit op heeft genomen. Voor ons onbegrijpelijk.

We willen niet dat de al beperkte groenvoorziening/speelveld in onze wijk het afvalputje voor andere wijken wordt.

De groenvoorziening is bedoeld ter ontspanning en recreatief -/speelgebruik.

Door een achteraf ontsluiting mogelijk te maken zal de onveiligheid en overlast alleen maar toenemen en het recreatief (o.a. speel) gebruik beperken.

#### Ontsluiting

De wijk de Strepen is voldoende ontsloten voor zowel het langzaam- als gemotoriseerd verkeer.

Door gebruik te maken van de bestaande infrastructuur is de bushalte aan de Tweehekkenweg voldoende en goed bereikbaar voor het langzaam verkeer. Ook vanuit de Repelakker.

Wij, bewoners van het Buitenveld zien vanwege de sociale controle liever verkeer vòòr onze woningen dan achter door de groenvoorziening/speelveld en achter onze tuinen.

#### Bezwaar

Wij herhalen nadrukkelijk dat wij het niet eens zijn met het opnemen van de volledige groenvoorziening achter Buitenveld in de gebiedsvisie, ontwikkelingen ter ontsluiting en anderszins voor de Repelakker III.

Eerder stuurden wij \* ter attentie van het college van burgemeester en wethouders en de leden van de gemeenteraad een "bezwaar" brief, een brief waarin wij onze grote moeite en overwegingen kenbaar maakten.

#### Geluid/verkeer/gezondheidsrisico

Wij maken ons daarnaast grote zorgen over de steeds toenemende geluidsbelasting.

De geluidsbelasting voor onze woningen is door de almaar toenemende verkeersintensiteit al hoog, zo bleek uit diverse eerdere metingen. Het oprekken van de normen betekent een *toename* van de alom bekende gezondheidsrisico's voor zittende (en toekomstige) bewoners. Wij vinden dan ook dat de geluidsbelasting voor ons zittende bewoners, absoluut niet verder verhoogd/opgerekt mag worden.

#### Woningbouw

Ons bezwaar laat onverlet dat wij verheugd zijn dat er woningen gebouwd gaan worden voor de diverse doelgroepen. Een mooi plan met veel groen. Het mag echter niet zo zijn dat hierdoor de belangen van de zittende burger in andere wijken, geschaad wordt. En dat dit ten koste gaat van hun woon- en leefgenot en gezondheid.

Met betrekking tot toewijzingsbeleid achten wij het van groot belang dat sociale- en/of economische binding en doorstroming een belangrijke factor wordt. En dat door zorgvuldig maatwerk er zoveel mogelijk woningzoekenden geholpen kunnen worden.

#### Tot slot

We vertrouwen erop dat de door ons aangedragen items en zorgen serieus genomen worden. En dat de gehele groenvoorziening/speelveld achter Buitenveld uit het ontwerp bestemmingsplan gehaald wordt. En dientengevolge er ook géén langzaam-verkeersvoorziening door de groenvoorziening/speelveld wordt gerealiseerd.

Indien gewenst kunt u bij ons verdere informatie opvragen.

Hoogachtend,

Fam.

Fam.

Fam.

Bijlagen: 3 prints situatieschets (Krachten, blz. 16, 19 en 30 resp. art 2.4, 2.5 en 4.4.2)

Aan de gemeenteraad van Maashorst  
Postbus 83  
5400 AB Uden

Zeeland, 14 januari 2024,

Betreft: Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan "CHW Repelakker III Zeeland", ontwerpbesluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit.  
Publicatie Gemeentegids d.d. 6 december 2023 met nummer 521082.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Wij maken bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan CHW Repelakker III als boven genoemd.

### **Groenvoorziening Buitenveld**

Ons bezwaar richt zich m.n. op opname van de groenvoorziening/speelveld achter het Buitenveld in het plan.

Reden hiervoor is (zoals eerder veelvuldig mondeling, telefonisch, per mail en in overleggen aangekaart ) dat wij eraan hechten dat de groenvoorziening/speelveld achter het Buitenveld intact blijft als groenvoorziening/speelveld.

Ons bezwaar gaat over de gevolgen!!!voor ons als zittende bewoners.

We willen niet dat de groenvoorziening/speelveld gebruikt/opgeofferd wordt voor de afwikkeling van verkeersstromen naar de Tweehekkenweg. Geen inzet voor langzaam verkeer (fiets- en/of voetpad). Geen grijs voor groen !

Het is voor ons *volstrekt onbegrijpelijk waarom plots* de gehele groenvoorziening/speelveld achter Buitenveld in het plan Repelakker III is opgenomen, zonder dat wij hierin gekend zijn, terwijl Repelakker I en II reeds zijn ontwikkeld.

Eerder is van gemeentewege herhaald aangegeven dat er *geen* plannen zouden zijn voor een fietsvoorziening achter het Buitenveld.

Wij zijn van mening dat als er een nieuwbouwwijk wordt ontwikkeld, er vooraf een duidelijke lange termijnvisie voor de verkeersafwikkeling moet zijn waardoor niet steeds ad hoc besluiten genomen dienen te worden.

### Historie

De wijk de Strepen heeft *heel weinig* groen. Vanuit de historie heeft de gemeente steeds gesteld dat de groenvoorziening/speelveld achter het Buitenveld voor de wijk behouden dient te blijven (kosten betaald uit verkoop van grond aan zelfbouwers bij ontwikkeling van de wijk). Als bewoners van het Buitenveld is ons in het verleden steeds gegarandeerd dat tussen onze woningen en de Bergmaas niets ontwikkeld zal worden.

### Veiligheid

In de groenvoorziening/speelveld, achter Buitenveld is geen enkele sociale controle waardoor de veiligheid op geen enkele manier gewaarborgd is.

De groenvoorziening/speelveld is middels een hekwerk af-en omsloten en de toegang voor gemotoriseerd verkeer werd na eerdere klachten geblokkeerd.

De aanleg van een voorziening voor langzaam verkeer nodigt uit tot ongewenste activiteiten.

De huidige groenvoorziening/speelveld wordt nu al regelmatig vervuild.

En we ervaren meer en meer overlast.

Bijlage I bij verslag 20

## 2.4 STEDENBOUWKUNDIGE KENNEMERKEN

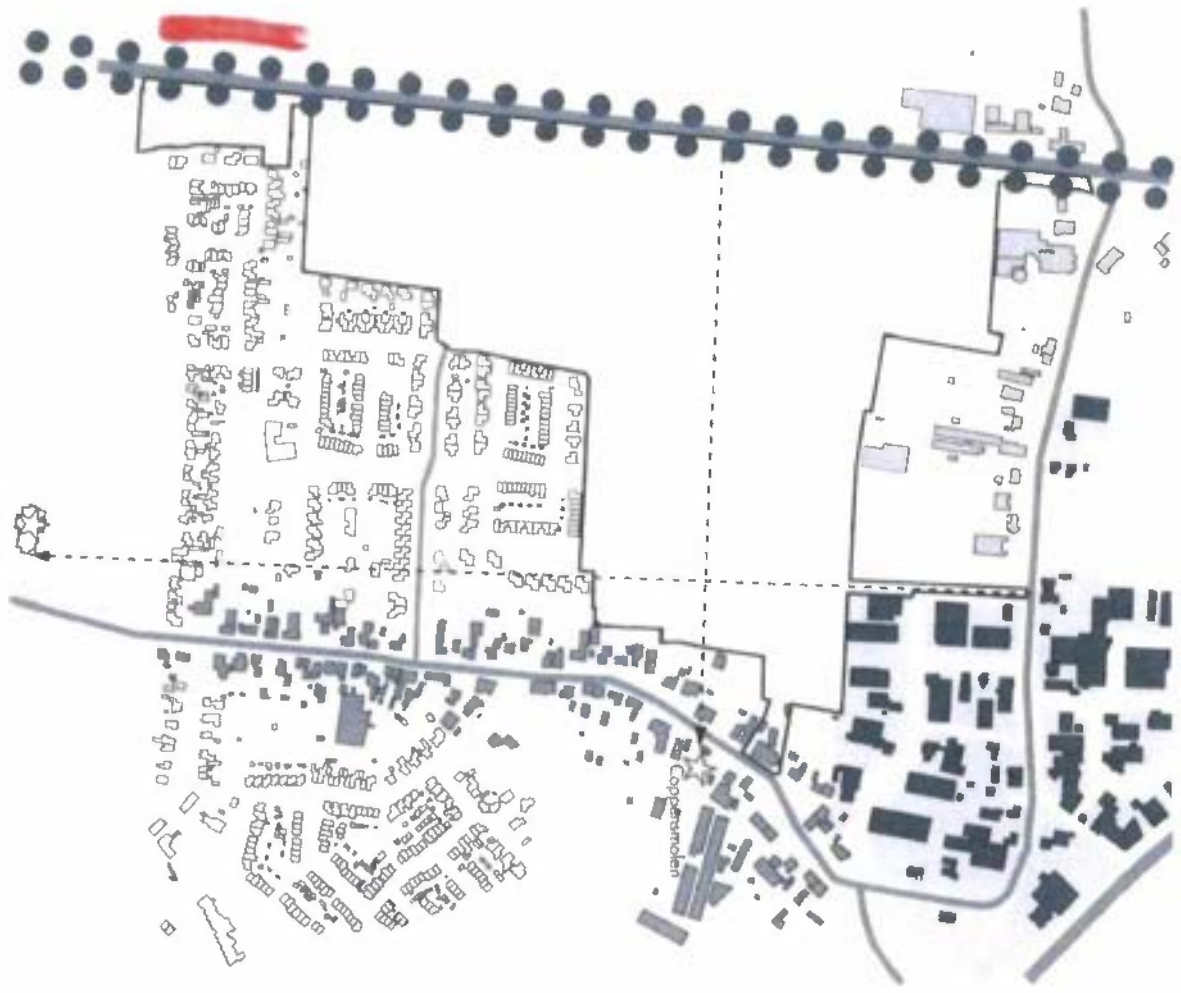
— het plangebied vertt ruuom geelweg veel verschillende gezichten Aan de noordzijde ligt Voedehail een van de van oudstte dorpszige linnen van de kroniekler En staan hier nog diverse agrarische bedrijven met diverse ochtunen aan de Voedehail Aan de oost- en noordkant van Voedehail ligt bedrijventrein Voedehail Er zijn pannaan de bedrijvenreinen aan de noordzijde te vertiguen Zowel vooruut ne bedrijventreinen Voedehail als de agrarische bedrijven liggen er hundercontouren over het plangebied die voor belemmeringen voor woningbouw kunnen zorgen Er wordt rekening gehouden met het beendigen van diverse agrarische bedrijven en de orenhuele hinder van de bestaande bedrijven

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Keizerhof De roodboer en oorsprong van Zeeland Deze stoor heeft door mee een belangrijke cultuurhistorische en ontsluitingsfunctie Hier stoor weer vrijstaande woningen en bijzondere oude boordorren Ook vind er hier de Caspermolten Direct achter de ochtunen van de vrijstaande woningen aan de westkant van de Keizerhof ligt het plangebied van voorliggend Versdocument

Ten zuiden van het plangebied liggen woonruuen Lepelzaker en H. Kerf circa 2010 s deze woonruuut geveliseerd en oer moment van schijnen worden de laatste woningen gebouwd De wijk heeft een omhogeude opbouw ne lange zchijnen De woonblokken zijn duidelijk opgebouwd en hebben meestal een vertigide oriëntatie Van zuid naar noord loopt de noodtoerstructuur De woningen bestaan voornemelijk uit woonwoningen meekappers en vrijstaande woningen, hoedatzeif met twee bogen en een kop








Aan de westzijde ligt de Bergmoos met dooroernte het ooen agrarisch cultuurlandschap De Bergmoos heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie richting Uilen en de A50 (Oss-Vrijneger) De oening van de Bergmoos heeft voor een duidelijke beoening van het dorpsgezegd De Bergmoos wordt aan westzijden begrensd door volwassen loorbomen Onder de bomen door kijt er richting ne westen naar de agrarische gronden richting Zeevondus

Over deze oorden heen en owaas door het plangebied liggen twee bijzondere dorps zochlijnen (zie volgende pagina) Zo is vrandt ge Voedehail een duidelijk zicht op de H. Jacobus de Meerdere Kerk die in het centrum van Zeeland stoor Vrand de Bergmoos stelt ie duidelijk zicht op de Caspermolten Beide landschappen zijn conuuch van Zeeland en toeren bover de skyline van Zeeland or Door deze zochlijnen er het nieuwe plan op te oosten Vrij het dorps karakter betrouwen en het is straks diverse het gemeentecolje in Zeeland aan



H. Jacobus de Meerdere Kerk

Caspermolten

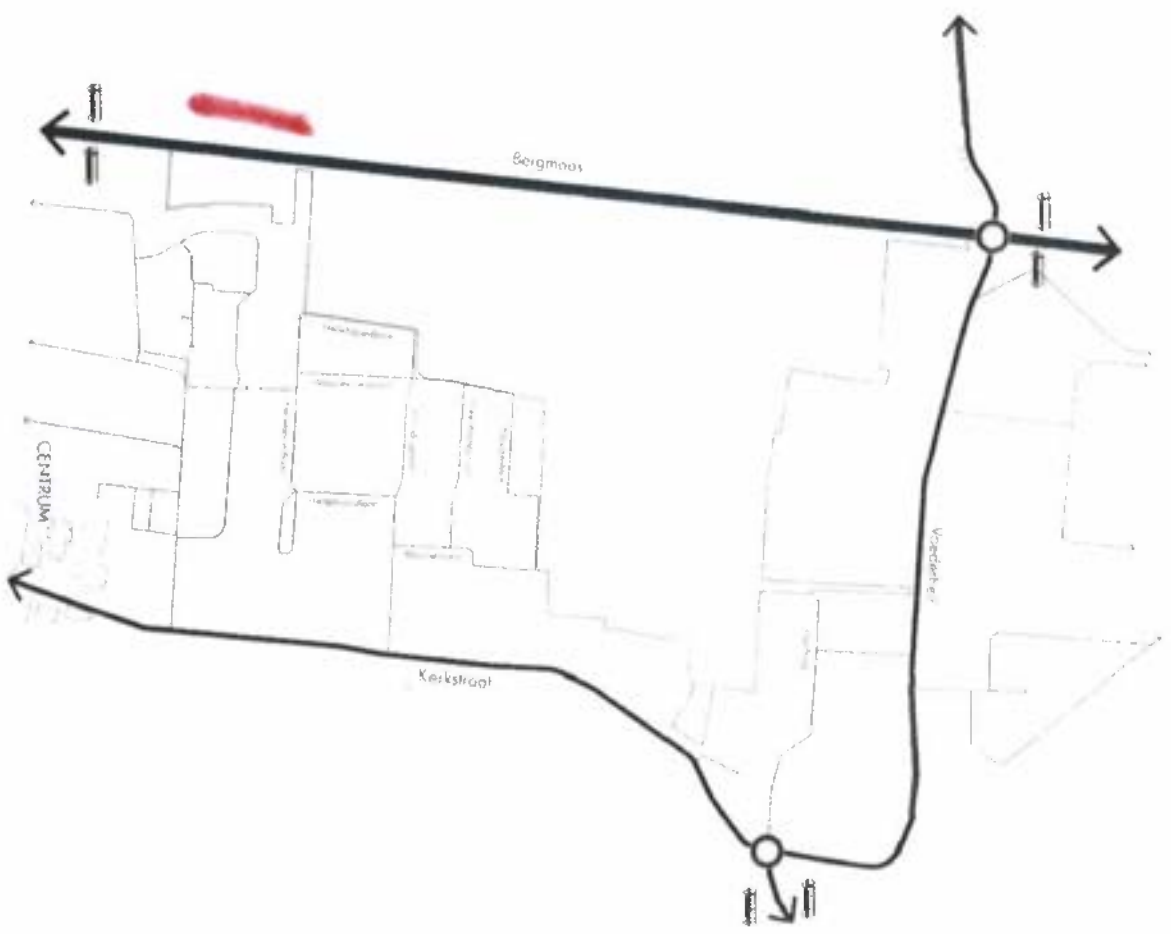
-  plangebied
-  agrarische bedrijven en woningen
-  bedrijventreinen Voedehail
-  lijn (Keizerhof)
-  dorpswreeding
-  centrum
-  groenstructuur
-  wijkstructuur
-  open agrarisch cultuurlandschap
-  Bergmoos met loorbomen
-  dorps zochlijn

CHW RIII  
Jan 24

# Bijlage II bij Zenswijze

## 25 ONTSluitING

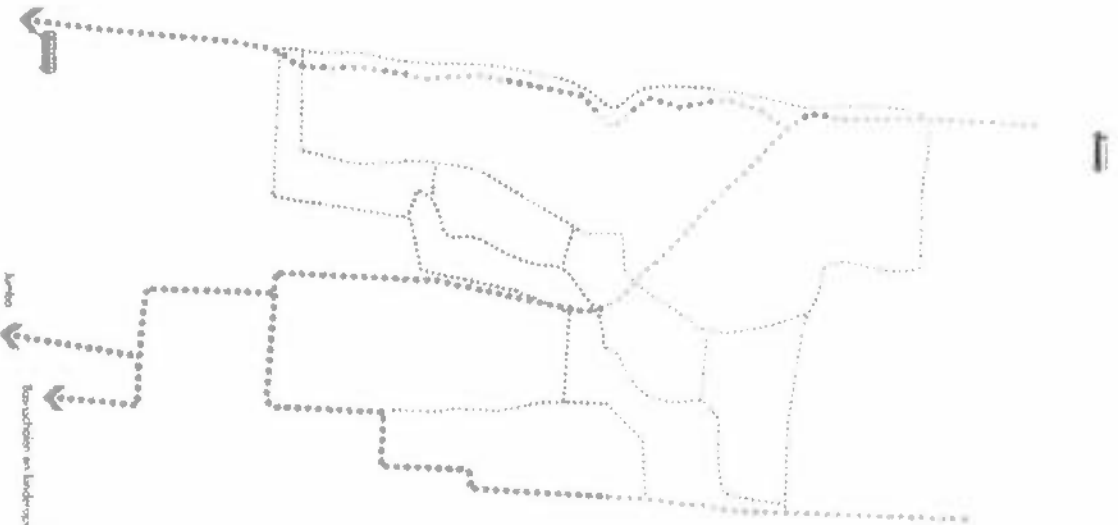
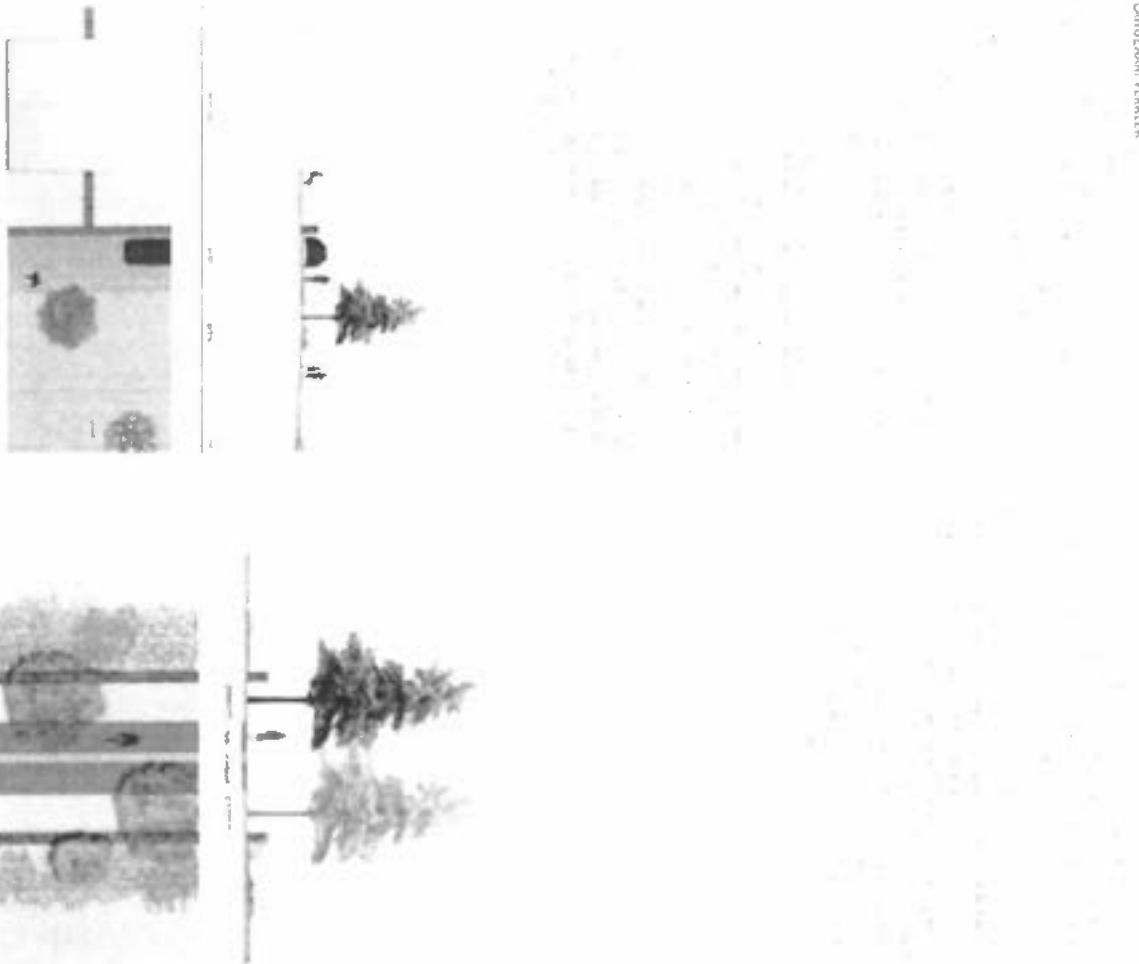
CHW 2 III  
Jan '24



De ontsluiting van het plangebied is bedoeld om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen. De ontsluiting wordt uitgevoerd door de aanleg van een nieuwe rijlsweg die de bestaande rijlsweg kruist. De ontsluiting wordt uitgevoerd door de aanleg van een nieuwe rijlsweg die de bestaande rijlsweg kruist. De ontsluiting wordt uitgevoerd door de aanleg van een nieuwe rijlsweg die de bestaande rijlsweg kruist.

# Bijlage III bij zwaanswyrze

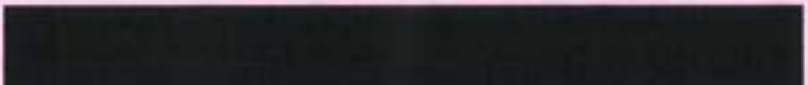
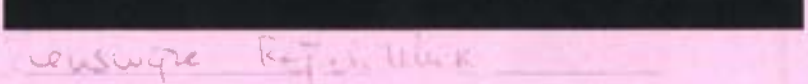
CHW R-III  
jan '24



- • fietsroutes
- • wandele routes

Lindoo  
 →  
 →  
 →

## Ontvangstbevestiging

Naam :   
Adres :   
Onderwerp : verwijde kepelakker III  
t.o.v. : Gemeenteraad  
Datum : 17-01-2024

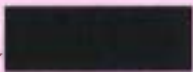
Hierbij bevestigen wij de ontvangst van uw poststuk

*2 aanvragen op verzoek per verzoekenlijst CHW kepelakker III*

Handtekening aangever / aangeefster



*1 brief van de  
gemeenteraad namens  
3 bijlagen 3 families.*

Paraaf ambtenaar 

PERSOONLIJK AFGEGEVEN

17 JAN 2024

Gemeente Maashorst





*Stichting Natuur en Milieu Landerd*



Stichting Dassenwerkgroep Brabant

**Aan:** Gemeente Maashorst  
Postbus 83  
5400 AB Uden

**Van:** Natuurorganisaties

Januari 2024

### **Betreft: Reactie op het CHW Bestemmingsplan Repelakker III**

De gemeente Maashorst heeft het concept CHW Bestemmingsplan Repelakker III ter inzage gelegd. Als gezamenlijke natuurorganisaties<sup>1</sup> in de gemeente maken wij graag gebruik van de mogelijkheid hierover een reactie aan u mee te geven. Wij hebben bedenkingen bij de uitgevoerde onderzoeken.

#### **Breuken en wijstverschijnsel**

Het onderzoek via proefsleuven van Landslide (Rimbaud E. Lappere) is naar ons idee goed uitgevoerd maar wel onvolledig. De gemeente gaat uit van verouderde breukenkaarten en er is vervolgens onderzoek gedaan in een gebied waar geen breuken nabij de oppervlakte liggen. Wij vermoeden dat er verder noordelijk een breuklijn ligt vanaf grofweg benzinepomp Willemsen naar de rotonde Voederheil. Deze zone valt nu buiten het plangebied maar vergt wel aandacht bij verdere planontwikkeling en de uitwerking van het plan nabij Willemsen (eventuele ontsluitingsweg).

#### **Bergmaas**

Wij achten de aanleg van een meer robuuste groenzone naast de weg "Bergmaas" wenselijk. Hierin kunnen bessen- en vruchtdragende struiken worden aangeplant in combinatie met een geluidwerende wal.

---

<sup>1</sup> De natuurorganisaties in de gemeente Maashorst zijn: IVN Uden, Stichting Natuur en Milieu Landerd, Vogelwacht Uden e.o., Vrijwillig landschapsbeheer Uden en de Dassenwerkgroep Brabant. Gezamenlijk vertegenwoordigen zij circa 500 leden die actief zijn in de natuur via inventarisatie, excursies, lezingen, cursussen, publicaties, landschapsbeheer, jeugdactiviteiten, hulp bij inrichting en natuurbeheer.

De verkeersaansluiting van de wijk op de Bergmaas vergt ook aandacht. Vanwege vleermuizen is het niet wenselijk de bomenrij te onderbreken. Zoals bekend gebruiken vleermuizen deze ter oriëntatie. Wij willen verder graag de suggestie meegeven de kans niet onbenut te laten om de wijk via een wandelpad rechtstreeks te verbinden met de Maashorst (Repelakker-Weversweg), zodat ook ommetjes mogelijk worden.

#### **Behoud oude bomen en struwelen**

Wij stellen voor het restant van aanwezige oude bomen en struwelen in het gebied volledig te behouden. De voormalige gemeente Landerd is eerder erg slordig omgegaan met oude bomen en struwelen. Uitgangspunt zou moeten zijn deze te koesteren en in te passen in het plan. Ze geven structuur aan de natuur en bieden al direct schuilgelegenheid en leefgebied voor vogels, kleine zoogdieren, bijen en andere insecten.

#### **Geplande groenzone**

Wij stellen voor de groenzone in het plan voldoende breed aan te leggen en in deze zone soortenrijke biotopen en natuurelementen aan te leggen. De voorkeur gaat uit naar een groene zone met permanent water, rietoevers (die niet gemaaid worden in de winter), flauwe oevers met moeras en oeverplanten, moeraszones en bloemrijke graslanden en struwelen met inheemse bessen- en vruchtdragende soorten. Permanent water en moeras voegt meer toe dan ondiepe retentievijvers die zelden water bevatten.

#### **Dassenleefgebied**

Wij keuren het ecologisch onderzoek af. Dit is uitgevoerd in de winter en daarmee niet representatief voor verschillende soortgroepen (vogels, zoogdieren, amfibieën en planten).

Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat in een relatief korte periode 10x de aanwezigheid van de Das is aangetoond. Er zijn door de waarnemers evenwel geen sporen gevonden. Dit wordt mede veroorzaakt door de ongelukkig gekozen onderzoeksperiode (winter) waarin de dassen relatief inactief zijn. Ze houden vaak een winterrust en beperken hun actieradius tot het gebied rondom de burchten. Er is naar ons idee op onvoldoende aantal dagen gezocht. Het is niet vreemd dat geen sporen zijn aangetroffen. Juist in hun favoriete foerageergebied; grasland, laten dassen nauwelijks sporen na.

Wij concluderen uit de op camera veelvuldig geconstateerde aanwezigheid van Dassen dat het gebied van betekenis is voor de soort. Het gebied bevat veel grasland en is daarmee een waardevol foerageergebied voor de Dassen uit de nabijgelegen burchten. Dassen leven in sterke mate van regenwormen die ze vinden in vochtige graslanden. Naar ons idee wordt de aanwezigheid van de Das waarschijnlijk versterkt door het feit dat op de akkers tussen Repelakker en Zevenhuis tegenwoordig intensieve teelten aanwezig zijn met groente- en bloembollenteelt. Dit is niet alleen nadelig voor de gezondheid van de toekomstige bewoners maar de akkers zijn ook relatief ongeschikte gebieden voor de Das, die daarom zijn heil vaker gaat zoeken op de resterende graslanden, ook als deze dicht bij de bebouwing liggen.

De das leeft in gebieden die bestaan uit een combinatie van diverse habitattypen. Vaak zijn dit zowel hooggelegen als laaggelegen gronden die op korte afstand van elkaar liggen, in meestal kleinschalige akker- en weidelandschappen met voldoende bosjes, houtwallen, singels en heggen en fruitbomen. Belangrijk voor het habitat van de das is dat er voldoende voedselaanbod is, goed vergraafbare (hogere) grond aanwezig is, voldoende dekking in de vorm van bijvoorbeeld houtwallen of heggen is

en het gebied weinig wordt verstoord (BIJ12 kennisdocument Das, 2017). De planlocatie bestaat uit meerdere akkerlanden en weilanden. Er zijn verscheidende dassenburchten aanwezig in een straal van 2 kilometer rondom de planlocatie (bron NDFF, 2012-2022). Ondanks het ontbreken van sporen ten tijde van het veldbezoek kan de planlocatie (en het toekomstige uitbreidingsgebied) dus deel uitmaken van essentieel leefgebied van de das.

Uit het feit dat de wijde omgeving is aangemerkt als actueel dassenleefgebied, blijkt dat alle potentiële territoria bezet zijn. Het kan dan ook niet anders dan dat het plangebied foerageergebied is van één of meer dassenfamilies. Aantasting van dit foerageergebied leidt tot aantasting van de functionaliteit van een vaste voortplantings- of rustplaats (burcht en bijburchten) (zie het Kennisdocument Das). Dit geeft een compensatieverplichting c.q. noodzaak tot ontheffing. In plangebieden waar de das voorkomt is het sowieso noodzakelijk om uitgebreider veldonderzoek uit te voeren.

Het gebied wordt naar ons idee door het adviesbureau onterecht benoemd als secundair leefgebied voor de Das, waarvoor geen compensatie nodig zou zijn. Mede vanuit de Dassenwerkgroep Brabant zijn wij van mening dat het gebied van essentiële betekenis is voor de Das en het verlies aan leefgebied gecompenseerd dient te worden (kaders vanuit het Dassenprotocol). Aanleg van Dassenrasters en een dassentunnel onder de Bergmaas en de N277 (Middenpeelweg) is daarbij wenselijk. De geregistreerde verkeersslachtoffers tonen aan dat beide wegen (Bergmaas en N277) ingerasterd zouden moeten worden en dat er geleidende structuren (houtwallen) aangelegd zouden moeten worden.

#### **Overige zoogdieren**

In het gebied is ook de Bunzing waargenomen. De beschermde soort is gerelateerd aan het oude boerenlandschap maar komt meer en meer voor in (sub)urbane gebieden. Wij bevelen aan (zoals in het BLOM onderzoek is aangegeven) dat aanvullend onderzoek naar marterachtigen wenselijk is. Wij achten het noodzakelijk bij de inrichting van de groenzone voorzieningen voor deze soort aan te brengen.

Ten aanzien van de Steenmarter is het eveneens raadzaam een steenmarterverblijf aan te leggen in de groenzone. Dit voorkomt dat de Steenmarter de (bij)gebouwen opzoekt. Het veelvuldig aanbrengen van groen zal de dwergvleermuis goed doen. Daarnaast zijn voorzieningen voor vleermuizen wenselijk.

Met vriendelijke groeten,

*De natuurorganisaties in de gemeente Maashorst*

p/a: 



**Rondweg Noord**  
GELUIDSOVERLAST

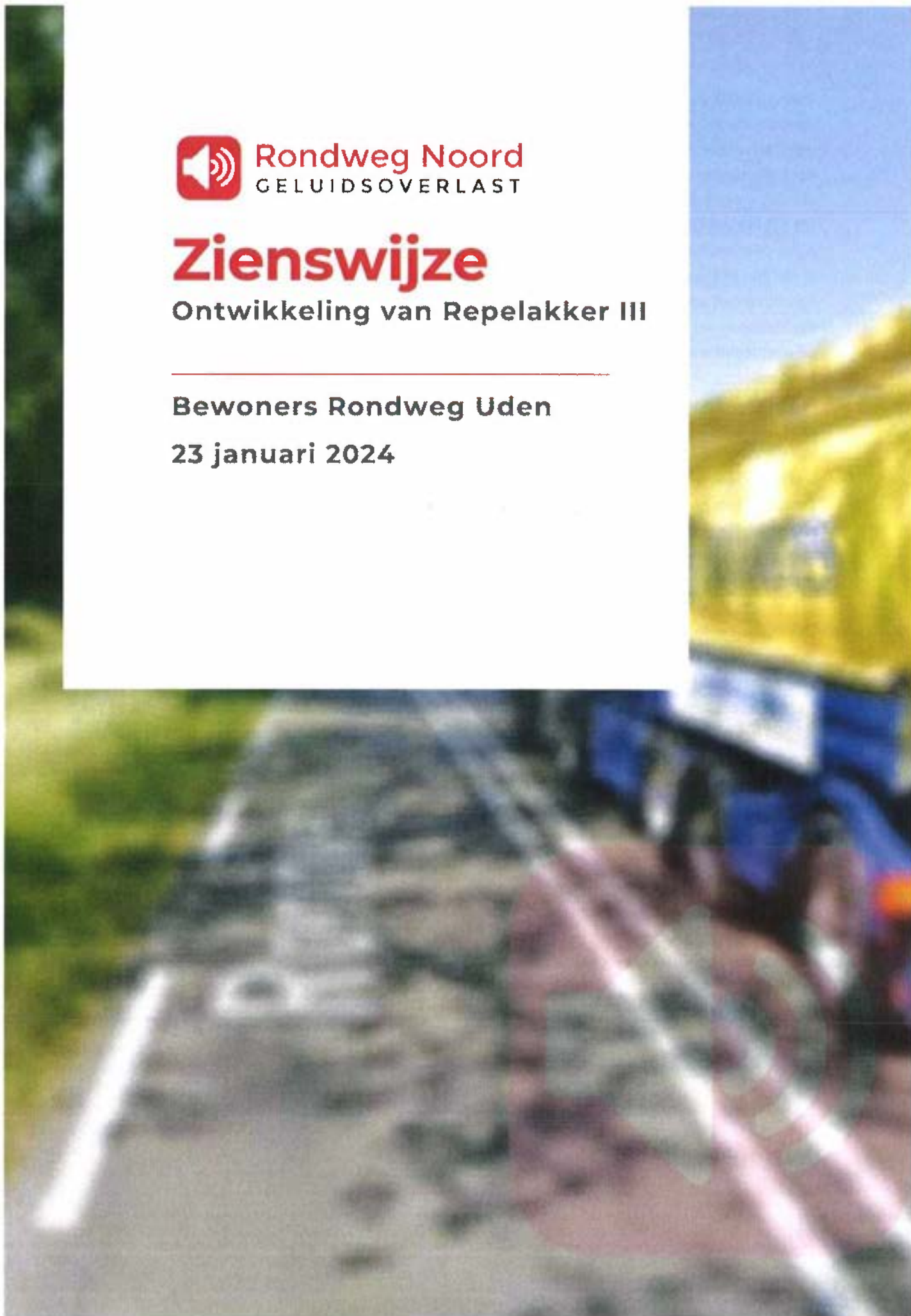
# Zienswijze

Ontwikkeling van Repelakker III

---

Bewoners Rondweg Uden

23 januari 2024



## Inhoud

1. Introductie	3
2. Situatie Rondweg	3
3. Verband tussen de Rondweg en Voederheil	3
4. Tekortkomingen van het onderzoek	3
5. Conclusie	4

# Zienswijze

## Ontwikkeling van Repelakker III

### 1. Introductie

Deze zienswijze richt zich op de effecten op de Rondweg van de voorgenomen ontwikkelingen van Repelakker III.

### 2. Situatie Rondweg

Als sinds enkele jaren is er sprake van een overleg tussen de bewoners langs de Rondweg in Uden en de Gemeente Maashorst. Het onderwerp hierbij is de geluidsoverlast van de Rondweg op de ongeveer 200 woningen direct langs het tracé van de Rondweg. De conclusies uit dat overleg, metingen én onderzoek van de bewoners is dat de ervaren overlast kan worden gestaafd door metingen, oude modelleringen en verslagen (uit de jaren 90) en meer recente verkeersgegevens.

Uit deze gegevens komt naar voren dat de weg naar alle waarschijnlijkheid een te hoge geluidsbelasting veroorzaakt. De geluidsdruk op de geluidsgevoelige bebouwing ligt daarbij in de huidige situatie boven de grenswaarden. Dit laatste zal in Q1 2024 worden bevestigd in de lopende onderzoeken/ actualisaties van de berekeningen.

### 3. Verband tussen de Rondweg en Repelakker III

De ontwikkeling van de woonwijk (en tevens de plannen voor de uitbreiding van het industrieterrein Voederheil) zal een verkeersaantrekkende werking hebben. Dat verkeer zal bestaan uit vrachtverkeer en personenvervoer. Volgens de bij de bestemmingsplanwijziging geleverde studies zal het gaan om 2925 extra verkeersbewegingen per etmaal. Daarnaast wordt er in de verkeersmodellenstudie duidelijk weergegeven dat het grootste deel van de verkeersontsluiting via de Bergmaas zuidwaarts zal lopen vanwege de toegang naar de A50.

De Rondweg is een verlengde van de Bergmaas en daarmee een onvermijdelijke route om bij de A50 te komen. De toename van verkeer op de Bergmaas zal dus vrijwel 1 op 1 van toepassing zijn op de verkeersintensiteit op de Rondweg.

### 4. Tekortkomingen van het onderzoek

De evaluatie van de beschikbaar gestelde onderzoeken concludeert dat de modelleringen van de verkeertoeslagen, en daarmee de effecten op de omgeving, zijn afgesneden bij de rotonde Udenseweg-Bergmaas. Daarmee is dus de aanname gemaakt dat de ongeveer 3000 extra auto's per etmaal bij deze rotonde opgenomen worden in de rest van het verkeer. Dit is niet correct aangezien verkeer richting de A50 slechts 1

kant op kan en dat is het verlengde van de Bergmaas en aansluitend daarop de Rondweg. Daarnaast zijn de bestaande afslagen bij deze rotonde en de kruising met de industrielaan geen logische bestemmingen voor het (vracht-) verkeer van en naar Repelakker III en Voederheil. Kijkend naar geschatte hoeveelheden extra verkeer valt ook niet te ontkennen dat dit significante toenames zijn op een weg waar momenteel ongeveer 13.000 auto's per dag overheen komen.

De effecten van de significante verkeerstoename door de geplande ontwikkeling van de wijk Repelakker III, en dan met name de inherente toename in geluidsoverlast, moeten dus in kaart worden gebracht voor het tracé van de Rondweg en de ongeveer 200 geluidsgevoelige objecten langs de Rondweg.

## **5. Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat er niet voldoende inzichtelijk is gemaakt wat de effecten zijn op de reeds bestaande geluidsoverlast op de woningen langs de Rondweg. Er is dus sprake van een leemte in kennis in het onderzoek.

Desondanks is er in de vormvrije M.E.R. beoordeling toch geconcludeerd dat een aanvullende studie niet nodig. Daarnaast wordt er nergens gesproken over aanvullende geluidsmaatregelen of vervolgonderzoeken om de effecten op de geluidsgevoelige objecten langs de Rondweg verder in kaart te brengen.

Deze leemte in kennis, en daarmee het miskennen van de effecten op de geluidsbelasting in de omgeving, is onacceptabel. Zeker als daarbij de bestaande overbelastingssituatie wordt meegenomen waarvan op de Rondweg sprake is. Door middel van deze zienswijze willen de bewoners langs de Rondweg daarom opteren voor een uitbreiding van het onderzoek. Daarnaast stellen we de voorwaarde dat de ontwikkeling van de woonwijk Repelakker III (en parallel daaraan de uitbreiding van Voederheil) niet gepaard zal gaan met een toename van de geluidsbelasting voor de bewoners langs het tracé van de Rondweg.

Gemeente Maashorst  
Postbus 83  
5400 AB UDEN

Brabantlaan 1  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch  
Telefoon (073) 681 28 12  
Fax (073) 680 76 80  
www.brabant.nl  
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid  
openbaar vervoer en fiets:  
www.brabant.nl/route

**Onderwerp**

Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan 'CHW Bestemmingsplan Repelakker III'

**Datum**

19 december 2023

**Ons kenmerk**

C2326739/5395693

**Uw kenmerk**

-

**Contactpersoon**

[Redacted]

**Telefoon**

[Redacted]

**Email**

[Redacted]

**Bijlage(n)**

-

Geachte raad,

Het ontwerp-bestemmingsplan 'CHW Bestemmingsplan Repelakker III' ligt tot en met 17 januari 2024 ter inzage. Op grond van artikel 3.8, van de Wet ruimtelijke ordening, dienen wij hierbij zienswijzen in tegen dit bestemmingsplan.

**Planbeschrijving**

Het ontwerp CHW Bestemmingsplan Repelakker III voorziet in een woningbouwlocatie aan de noordwestzijde van Zeeland met een maximum van 200 woningen.

**Vooroverleg**

Bij brief van 17 juli 2023, kenmerk C2317697/5297993, heeft ons Team uitvoering Wro gereageerd op het voorontwerp. Deze brief en uw reactie hierop liggen mede aan onze zienswijze ten grondslag. Daarnaast is er in de periode tussen onze reactie op het voorontwerp en het opstellen van de zienswijze ambtelijk contact geweest omtrent de planvorming.

**Provinciaal beleidskader**

Het provinciaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in de Brabantse Omgevingsvisie en de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (IOV). Op 11 maart 2022 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld die gelijktijdig met de Omgevingswet inwerking zal treden. Daarnaast is op 15 april 2022 de wijziging Interim omgevingsverordening - actualisatie april 2022 in werking getreden.



Hierin zijn een aantal thema's opgenomen en wijzigingen aangebracht ten opzichte van de geldende Interim omgevingsverordening. De omgevingsvisie en omgevingsverordening zijn te raadplegen via [www.brabant.nl/interimomgevingsverordening](http://www.brabant.nl/interimomgevingsverordening).

**Datum**

19 december 2023

**Ops kenmerk**

C2326739/5395693

#### **Inhoudelijk standpunt**

Wij zijn van mening dat het plan nog niet voldoet aan de Interim omgevingsverordening. Hieronder geven wij aan op welke onderdelen nog een nadere onderbouwing of een aanpassing op het plan nodig is.

#### **Kwaliteitsverbetering van het landschap**

Artikel 3.9. IOV bepaalt dat een bestemmingsplan die een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in het landelijk gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Deze verbetering moet financieel, juridisch en feitelijk zijn geborgd in het plan.

In het voorliggende bestemmingsplan is nu enkel geborgd dat een omgevingsvergunning voor bouwen van gebouwen niet eerder mag worden verleend als is voldaan aan de landschappelijke inpassing en de landschapsinvesteringsregeling/berekende kwaliteitsverbetering. Dit is in strijd met artikel 3.9. IOV. In deze fase van de ontwikkeling moet beoordeeld kunnen worden of er voldoende kwaliteitsverbetering van het landschap ontstaat. Deze beoordeling is nu niet mogelijk.

Wij vragen de gemeente om inzichtelijk te maken hoeveel kwaliteitsverbetering er moet worden geleverd. Omdat het een stedelijke ontwikkeling betreft, moet er 1% van de gronduitgifteprijs geïnvesteerd dient te worden in het landschap. In deze berekening moet ook de uitgifteprijs worden opgenomen voor de woningen die in de bestemming groen worden mogelijk gemaakt. In de toelichting wordt enkel gesteld dat hiervoor een berekening moet worden gemaakt, maar de berekening zelf ontbreekt. Ook ontbreekt de keuze of het bedrag volledig in het landschapsfonds wordt gestort of dat er maatregelen worden ingezet ter plaatse om de kwaliteitsverbetering van het landschap te verbeteren. De duurzame afronding van het stedelijk gebied dient hierin te worden meegenomen. Daarnaast vragen wij de gemeente om de landschappelijke inpassing duidelijker te borgen op de verbeelding en in de planregels.

#### **Conclusie**

Wij verzoeken u om de onderdelen van het plan die nog niet in overeenstemming zijn met de Interim-Omgevingsverordening aan te passen.

Mocht onze reactie aanleiding geven tot vragen of opmerkingen dan zijn wij graag bereid tot nader overleg.

**Datum**

19 december 2023

**Ons kenmerk**

C2326739/5395693

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,  
namens deze,



projectleider Uitvoering Wro

In verband met geautomatiseerd verwerken is dit document digitaal ondertekend.