gemeente Moerdijk

Randweg Klundert

vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer

identificatie	**planstatus**	
identificatiecode:	datum:	status:
NL.IMRO.1709.BPBGRandwegKL-BP40	26-07-2021	concept
	08-10-2021	voorontwerp
	02-05-2022	ontwerp
		vastgesteld

Copyright © 2022
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	8
1.4	Planvorm	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk2	**Ruimtelijk beleidskader**	**11**
2.1	Rijksbeleid	11
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	11
2.3	Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk3	**Projectbeschrijving**	**15**
3.1	Huidige situatie	15
3.2	Nieuw tracé	15
Hoofdstuk4	**Omgevingsaspecten**	**17**
4.1	Milieueffectrapportage	17
4.2	Geluid	17
4.3	Verkeer	18
4.4	Bedrijven en milieuzonering	19
4.5	Ecologie	20
4.6	Water	23
4.7	Bodem	26
4.8	Archeologie	27
4.9	Cultuurhistorie	28
4.10	Landschap	31
4.11	Luchtkwaliteit	33
4.12	Externe veiligheid	34
4.13	Niet-gesprongen explosieven	36
Hoofdstuk5	**Bestemmingsregeling**	**39**
5.1	Planvorm	39
5.2	Systematiek bestemmingen	39
Hoofdstuk6	**Uitvoerbaarheid**	**41**
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6.2	Economische uitvoerbaarheid	41

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

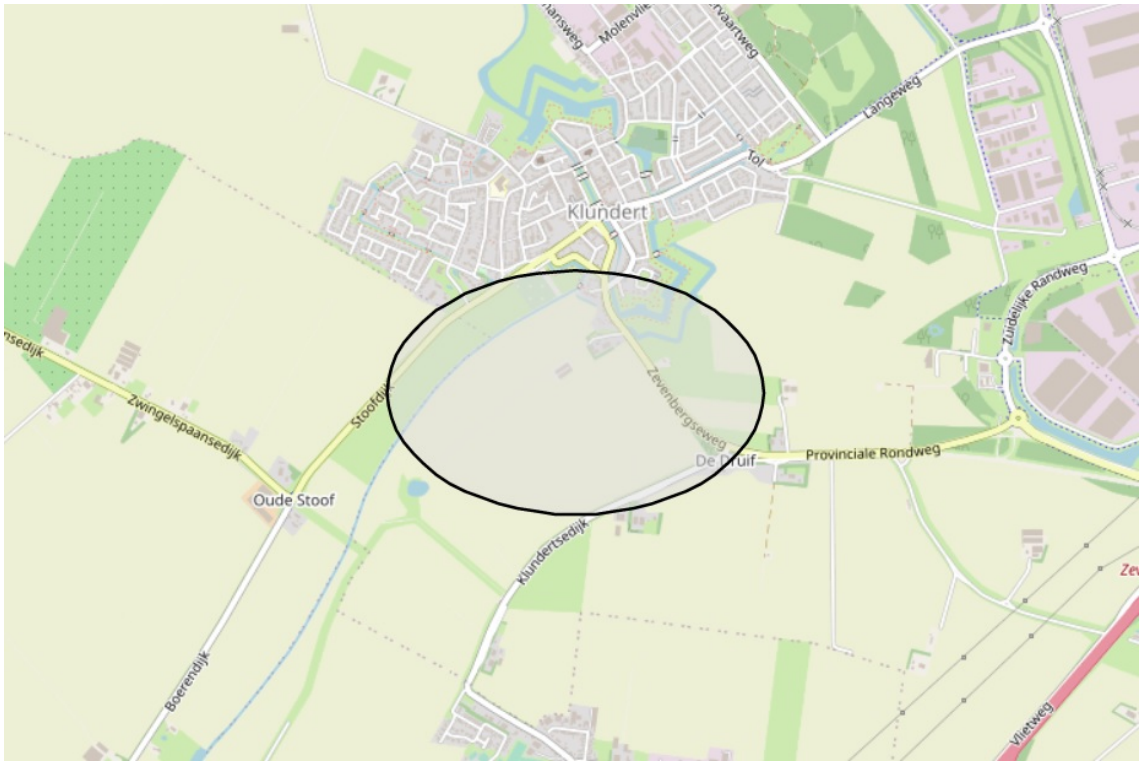
De verkeerssituatie in kern Klundert leidt al lange tijd tot problemen. In een uitgebreid traject heeft de gemeente Moerdijk de knelpunten met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in kaart gebracht. Er is een tracéstudie uitgevoerd en daarna is een afweging gemaakt voor een voorkeurstracé. In april 2019 heeft de gemeenteraad de in 2017 gemaakte keuze voor de voorkeursvariant bevestigd.

De gemeente Moerdijk werkt aan de verbetering van de ontsluiting in en rondom de kern Klundert. De verkeersdruk in de smalle straten van deze kern is hoog. Naar aanleiding van klachten en vragen van diverse bewoners van t Walletje, Zevenbergsepoort en Oliemolenstraat in verband met verkeersoverlast, zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de aanleg van een randweg. In verschillende studies is onderzocht of (1) de verkeersintensiteit zodanig is dat de aanleg van een randweg nodig is en (2) wat het beste tracé voor deze randweg zou zijn.
De onderzoeken hebben uiteindelijk geresulteerd in een keuze van de gemeenteraad tot realisering van een randweg volgens tracévariant A3.

Op verzoek van omwonenden en andere belanghebbenden zijn in maart 2018 nieuwe verkeerstellingen gehouden. Op basis van de actuele tellingen is er geen aanleiding om de uitwerking van de randweg en de tracévariant A3 te heroverwegen. Er is een nadere uitwerking gemaakt voor de tracévariant A3 Randweg Klundert, de beleidsmatige en planologische haalbaarheid is op hoofdlijnen aangetoond en een actuele kostenraming gemaakt. Op basis van deze uitwerking heeft de raad op 18 april 2019 besloten tot realisering van de tracévariant, met eventuele aanvullende maatregelen in de kern Klundert. De gemeenteraad heeft tevens besloten de hiervoor benodigde onderzoeken en bestemmingsplanprocedure op te starten. De nieuwe randweg past namelijk niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied en Kern Klundert . Om de realisatie van de nieuwe randweg om Klundert mogelijk te maken is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging plangebied

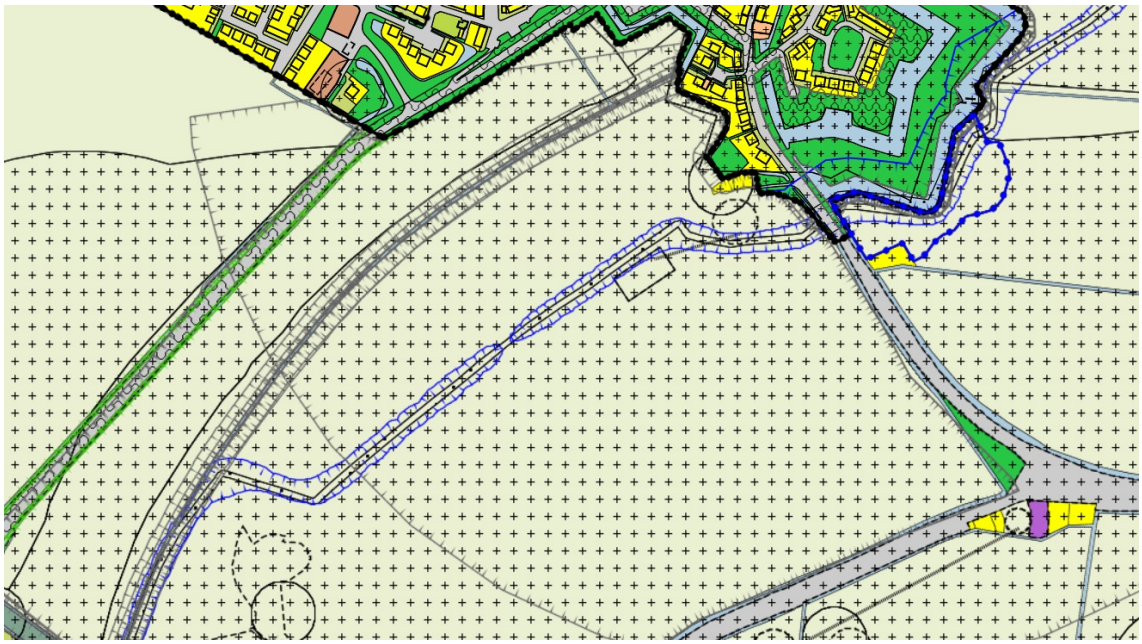
Het plangebied betreft het nieuwe tracé van de randweg ten zuiden van Klundert. De nieuwe randweg loopt van de Zevenbergseweg naar de Stoofdijk. De randweg wordt gerealiseerd door de polder die wordt begrensd door de Zevenbergseweg, Stoofdijk en de Klundertsedijk. In figuur 1.1 wordt de ligging van deze polder weergegeven. Een beschrijving van het tracé is opgenomen in Hoofdstuk 3.



figuur 1.1 Ligging plangebied (topografische kaart Rho Basisviewer)

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van dit bestemmingsplan vigeren momenteel twee bestemmingsplannen. Dit is het bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld op 01-03-2018. Daarnaast vigeert het plan Kern Klundert ter hoogte van de nieuwe aansluiting op de Stoofdijk. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 18-01-2018. In figuur 1.2 is een uitsnede van ruimtelijke plannen opgenomen, waar de verschillende bestemmingen zijn weergegeven. De realisatie van de nieuwe randweg is niet mogelijk binnen de vigerende planologische situatie.


Figuur 1.2. Vigerende bestemmingsplannen (www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.4 Planvorm

Dit bestemmingsplan vormt het juridische kader waarbinnen in dit plangebied de beoogde nieuwe ontwikkeling mogelijk worden gemaakt. Het bestemmingsplan is er op gericht om de nieuwe randweg met bijbehorende functies mogelijk te maken. Het bestemmingsplan betreft een gedetailleerd bestemmingsplan waarin de nieuwe functie van de weg wordt vastgelegd.

1.5 Leeswijzer

De toelichting van het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 1 betreft de inleiding van het bestemmingsplan. In Hoofdstuk 2 wordt het geldende beleidskader uiteengezet en vindt toetsing van de ontwikkeling hieraan plaats. Hoofdstuk 3 gaat in op de huidige situatie en de ontwikkeling die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Hoofdstuk 4 bevat vervolgens een beschrijving van de milieuaspecten en de toetsing aan sectorale wetgeving. In Hoofdstuk 5 is de juridische planbeschrijving opgenomen, waarin de regels van het bestemmingsplan nader worden beschreven en toegelicht. Hoofdstuk 6 gaat ten slotte in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Ruimtelijk beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied.

Goede bereikbaarheid en veiligheid is een belangrijk thema in het landelijk beleid. Door de realisatie van de nieuwe randweg wordt een verkeerskundig knelpunt in Klundert verholpen. De ontwikkeling leidt tot een betere verkeersdoorstroming binnen de gemeente Moerdijk. Daarnaast leidt de ontwikkeling tevens tot een verbetering van de leefbaarheid in de kern Klundert

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsvisie Noord-Brabant
In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hieruit zijn vier hoofdopgaven te onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

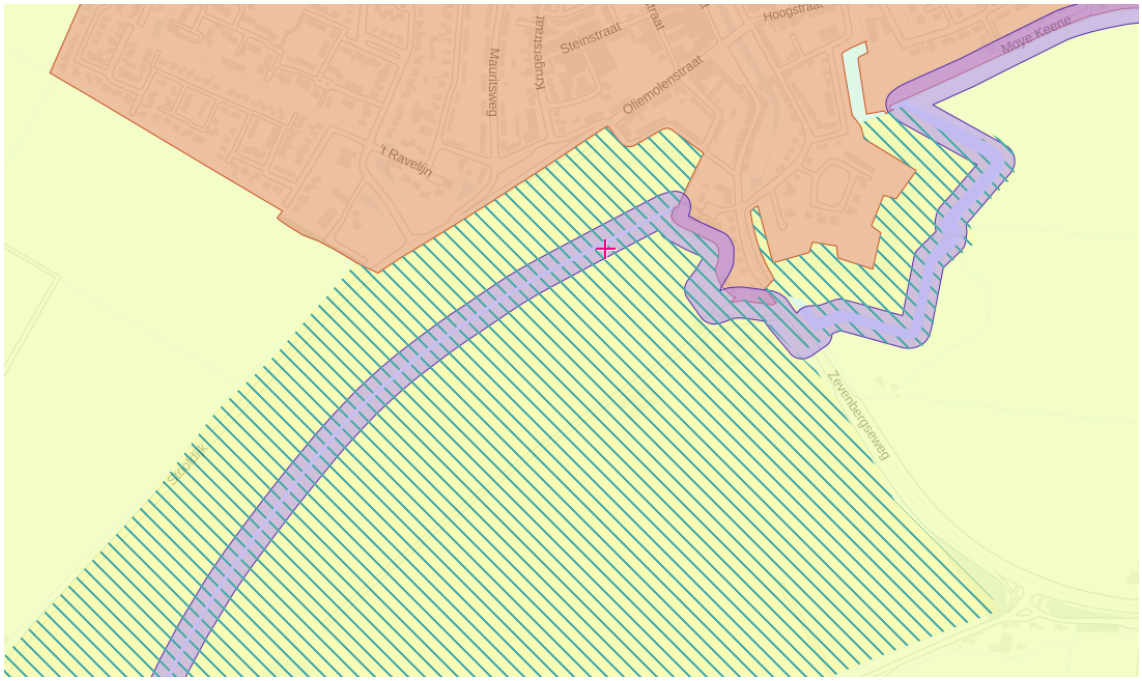
- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

De ontwikkeling van de nieuwe randweg past binnen het provinciaal beleid dat inzet op een slimme netwerkstad. Niet alleen draagt de nieuwe randweg bij aan een betere ontsluiting binnen de gemeente Moerdijk. De aanleg van de randweg zorgt ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid binnen de kern Klundert en de leefbaarheid van de kern op het gebied van luchtkwaliteit en geluid.

Omgevingsverordening Brabant
Vanwege de komst van de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. Hiervoor heeft de provincie de Omgevingsverordening Brabant opgesteld. Hiervan heeft reeds het ontwerp van ter inzage gelegen.

In de Omgevingsverordening N-B zijn de instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen en later Omgevingsplannen. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens is een aantal algemene basisprincipes opgenomen.



Figuur 2.1 Uitsnede omgevingsverordening Brabant

Ruimtelijke ontwikkeling binnen Groen-Blauwe waarden
Op basis van de Omgevingsverordening is het gebied aangewezen als landelijk gebied gelegen binnen de Groen-Blauwe waarden. Op basis van de verordening geldt dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage aan de landschappelijke kwaliteit gedaan dient te worden. Op het aspect landschap wordt nader ingegaan in paragraaf 4.10.

Natuurnetwerk Brabant - ecologische verbindingszone
Daarnaast is de waterloop Verlamde Vaart aangewezen als een ecologische verbindingszone. Deze ecologische verbindingszone is nog niet gerealiseerd. Op basis van de Omgevingsverordening artikel 4.30 zijn nieuwe ontwikkelingen binnen deze zone in principe niet toegestaan. Wel zijn op basis van artikel 4.34 (Nee, tenzij) onder voorwaarden ontwikkelingen mogelijk. Deze voorwaarden zijn weergegeven in onderstaande tabel, waarbij aan deze voorwaarden is getoetst.

Voorwaarde	**Toetsing**
a. er sprake is van een groot openbaar belang;	De aanleg van de randweg voorziet in een verbetering van de woon- en leefkwaliteit binnen de kern Klundert en heeft daarmee een groot openbaar belang.
b. uit onderzoek blijkt dat voor de ontwikkeling geen alternatieve locatie voorhanden is buiten het Natuur Netwerk Brabant;	Een randweg om Klundert heen is alleen mogelijk aan de zuidwestzijde van Klundert. Hier zal de nieuwe weg altijd de ecologische verbindingszone moeten kruisen.
c. uit onderzoek blijkt dat geen andere oplossingen voorhanden zijn die de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant voorkomen;	Zie hiervoor.
d. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt;	Bij de uitwerking van de kruising tussen de randweg en de ecologische verbindingszone worden maatregelen opgenomen die waarborgen dat de toekomstige realisatie van een ecologische verbindingszone in de toekomst niet onmogelijk is.

e. bij het verlies van ecologische waarden en kenmerken wordt voldaan aan Artikel 4.37 Compensatie;	Er is geen sprake van verlies van ecologische waarden of kenmerken omdat nog geen sprake is van een reeds gerealiseerde verbindingszone en er rekening gehouden wordt met de toekomstige realisatie van de verbindingszone.
f. op welke wijze de uitvoering en monitoring zijn verzekerd.	Bij de uitwerking van de verbinding zal hier door de gemeente op worden toegezien. Op de verbeelding is de ecologische verbindingszone met een aanduiding opgenomen.

In paragraaf 4.5 wordt nader in gegaan op de ecologische verbindingszone ter plaatse.

Behoud en herstel van watersystemen
De gronden binnen het bestemmingsplan zijn in de verordening aangewezen voor het beheer en het herstel van het watersysteem ter plaatse. Voor plannen binnen deze aanduiding geldt dat deze plannen mede dienen te strekken ter bevordering en het herstel van het watersysteem ter plaatse. De aanleg van de randweg leidt tot extra verharding. Deze verharding wordt gecompenseerd door middel van de aanleg van sloten langs de weg die het hemelwater op een goede wijze kunnen opvangen en afvoeren. Het watersysteem wordt ondanks het aanbrengen van de extra verharding daarmee behouden.

Nieuwe wegen in het landelijk gebied
In de verordening zijn regels opgenomen over plannen die de realisatie van nieuwe wegen mogelijk maken(artikel 3.46 Interim Omgevingsverordening Ruimte provincie Noord-Brabant). Een plan dient hierbij een onderbouwing te geven op de volgende onderdelen:
a. de noodzaak van de aanleg van de weg gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
b. de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;
c. de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt bezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;
d. de noodzaak van een aan de weg gerelateerde voorziening.

In het bestemmingsplan is op deze verschillende onderdelen ingegaan.Onderdeel a. en b. en d. komen aan bod in paragraaf 4.3 Onderdeel c. is beschreven in paragraaf 4.10 en in bijlage 9.

2.3 Gemeentelijk beleid

De Strategische Visie voor Moerdijk 2030
De opgaven waarvoor de gemeente gesteld staat (onder andere vanwege vergrijzing, vergroening en globalisering van toeristisch-recreatieve sector) wenst zij in de periode van 2009-2030 uit te voeren. Deze strategische visie bevat een aantal fundamentele keuzes voor de gewenste toekomstrichting van de gemeente Moerdijk. Daarnaast bevat het een aantal nieuwe randvoorwaarden op hoofdlijnen en voor de langere termijn. De strategische visie bevat de missie van de gemeente Moerdijk op weg naar 2030 en een strategie om deze te bereiken. Het is de rode draad voor het totale beleid van de gemeente Moerdijk.

Structuurvisie Moerdijk 2030
In 2011 is de ruimtelijke vertaling van de Strategische visie voor de gemeente Moerdijk vastgesteld. In de Structuurvisie zijn voor de komende 20 jaar de hoofdlijnen voor de inrichting van het hele grondgebied van de gemeente beschreven. Op de visiekaart zijn de ambities voor het grondgebied weergegeven. Klundert is op deze kaart aangeduid als subkern, inspelend op recreatie. De vestingwerken en de nabijheid van het Hollandsch Diep maken dat Klundert de potentie bezit om uit te groeien tot een recreatief centrum. Het voorzieningenniveau is goed en er is een beperkte woningbouwbehoefte.

In het centrum van Klundert is er sprake van een mobiliteitsknelpunt als gevolg van verkeer tussen Klundert en het Zeehaven- en Industrieterrein Moerdijk. De mogelijkheid wordt onderzocht om te komen tot een herstructurering van het centrum in combinatie met een randweg ten westen van Klundert die

dient als omleidingsweg ter ontlasting van het centrum.

Het bestemmingsplan maakt deze nieuwe randweg mogelijk. De nieuwe omleidingsweg biedt daarmee kansen voor de verbetering van de leefomgeving van de kern Klundert en de uitbouw van de recreatieve voorzieningen in de kern.

Paraplunota Leefomgeving 2012 - 2030 (2012)
De structuurvisie is uitgewerkt in drie paraplunota's, die zijn bedoeld als kapstok voor alle gemeentelijke beleidsnotities. De paraplunota Leefomgeving is relevant voor de Randweg Klundert.

Een schone bodem, helder water, gezonde lucht, zuinig omgaan met grondstoffen en een stevige plaats voor onze natuur. In de paraplunota Leefomgeving worden de hoofdthema's en –doelen met betrekking tot de fysieke leefomgeving uitgewerkt, met een doorkijk naar 2030.

De paraplunota formuleert een aantal kernwaarden: 'schoon', 'veilig', 'natuurrijk', 'gezond', 'vrij van hinder' en 'toekomstbestendig'. Ook voor bedrijven is het belangrijk in een omgeving gevestigd te zijn die deze kernwaarden bezit.

De doelen uit de Paraplunota Leefomgeving dragen bij aan een duurzame samenleving. De duurzame samenleving:
- voorziet in de behoeften van nu,
- doet niet tekort aan de mogelijkheden om toekomstige generaties in hun behoeften te voorzien, en
- biedt aan elk individu de mogelijkheid om zich in vrijheid te ontwikkelen, binnen een stabiele maatschappij, in harmonie met zijn omgeving.

Met de aanleg van de randweg wordt het doorgaande verkeer dat momenteel door de kern Klundert rijdt om de kern heen geleid, dit leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid in het centrum en een opwaardering van de leefbaarheid binnen de kern Klundert.

Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018-2018
Met het Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 – 2028 wordt ingezet op het nog veiliger maken van de wegen binnen de gemeente Moerdijk. Het plan bevat tientallenmaatregelen die ervoormoeten zorgen dat de verkeersveiligheid binnen de gemeente Moerdijk een extra impuls krijgt. De focus ligt daarbij op de doelgroepen kinderen (schoolgaande kinderen), ouderen, voetgangers, fietsers, automobilisten en zwaar verkeer. In het verkeersveiligheidsplan worden verschillende ontwikkelingen voorzien en worden oplossingen aangedragen om er voor te zorgen dat de verkeersveiligheid binnen de gemeente blijft gewaarborgd en daar waar mogelijk verbeterd.

Een van de fysieke maatregelen die wordt beschreven in het plan is de aanleg van de Randweg bij Klundert. Door deze aanleg wordt het doorgaande (zware) verkeer naar buiten de kern verplaatst. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid binnen de kern Klundert.

Hoofdstuk 3 Projectbeschrijving

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk door het centrum van Klundert. Hierbij vindt de ontsluiting plaats via de Zevenbergse poort en 't Walletje. Deze beide wegen zijn ingericht als een éénrichtingsweg. `

In de huidige situatie wordt het verkeer door de kern dan ook als problematisch ervaren, met name op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Een deel van dat verkeer is zwaar vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. Dat geeft extra geluidsbelasting en veroorzaakt zwaardere trillingen. De beleving van de huidige situatie is ook negatief, omdat op momenten de doorstroming onvoldoende is en de bereikbaarheid van de voorzieningen daaronder te lijden heeft. De negatieve perceptie wordt versterkt door de snelheid van het verkeer, die als te hoog wordt gezien.

De beoogde locatie van de randweg is gelegen ten zuidwesten van de kern door de polder die wordt begrensd door de Zevenbergseweg, Stoofdijk en de Klundertsedijk. In de huidige situatie maken deze percelen deel uit van het agarisch buitengebied van de gemeente Moerdijk en zijn ze in gebruik ten behoeve van akkerbouw. In figuur 4.1 is de huidige ontsluitingsstructuur van Klundert weergegeven. In geel is de hoofdontsluiting weergegeven.



Figuur 4.1 Huidige ontsluitingsstructuur

3.2 Nieuw tracé

In de voorbereiding op de tot standkoming van het nieuwe tracé voor de randweg in Klundert heeft een uitgebreide probleemanalyse plaatsgevonden. Hiervoor is door Accent Adviseurs een Quickscan opgesteld (Quickscan Haalbaarheid Randweg Klundert, 16 juni 2014). In deze quickscan zijn verschillende varianten onderzocht voor een randweg langs Klundert. Op basis van deze quickscan is door de gemeenteraad vervolgens gekozen voor variant A3. Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van deze variant mogelijk.

De nieuwe randweg zal aansluiten op de Zevenbergseweg ter hoogte van de bestaande bosschage bij De Druif. Hierbij wordt een bochtstraal aangelegd waardoor de doorgaande route over de nieuwe randweg komt te lopen. De aansluiting met de Zevenberscheweg in de richting van het centrum van Klundert wordt vormgegeven door een nieuwe T-splitsing. Vervolgens volgt de nieuwe weg voor een deel de kadastrale perceelsgrens tussen perceel 560 en 561. Hierbij wordt de bestaande bebouwing aan de Zevenberscheweg gehandhaafd. Waarna door middel van een flauwe bocht op een nieuwe rotonde wordt

aangesloten op de kruising tussen de Stoofdijk en 't Ravelijn. In figuur 3.2 wordt de ligging van het nieuwe tracé op de luchtfoto weergegeven.

Het nieuwe tracé voorziet in een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer, er wordt geen fietspad langs de nieuwe randweg gerealiseerd. Het langzaam verkeer, fietsers en voetgangers kunnen gebruik maken van de bestaande routes door het centrum van Klundert. Daarmee krijgt het fietsverkeer een veilige route door Klundert en blijft ook de recreatieve route door Klundert gehandhaafd.



Figuur 3.2 Ligging nieuw tracé Randweg

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

Toetsingskader
In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Toetsing en conclusie
In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een autoweg m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D1.1). De beoogde ontwikkeling maakt een weg van circa 1 kilometer mogelijk en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is, in bijlage 1 is de notitie opgenomen.

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.

4.2 Geluid

Toetsingskader
Ingevolge artikel 74 Wet geluidhinder (Wgh) zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. Tevens zijn in de Wgh onderzoekszones opgenomen waarbinnen onderzoek moet worden uitgevoerd naar de gevolgen van wegverkeerslawaai op een geluidsgevoelige bestemming. Deze onderzoekszones bedragen voor het stedelijk gebied voor wegen met 1 of 2 rijstroken 200 meter en voor het buitenstedelijk gebied 250 meter voor wegen met 1 of 2 rijstroken. Voor gezoneerde wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De grenswaarde ligt tussen de 53 dB en 68 dB, afhankelijk van de ligging en of het een nieuwe of bestaande situatie betreft.
Een geluidsbelasting hoger dan deze grenswaarde is niet toelaatbaar. In het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de grenswaarde is de geluidbelasting alleen toepasbaar na een afwegingsproces in de vorm van een procedure hogere grenswaarde.

Onderzoek
In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 3. Voor dit onderzoek is zowel de geluidsbelasting voor de herinrichting (huidige situatie) als de geluidsbelasting na de herinrichting in beeld gebracht. Op deze manier ontstaat een goed beeld van het effect van de nieuwe randweg op de geluidsbelasting op omliggende geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen.

Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de herinrichting de geluidsbelasting in de nieuwe situatie geen overschrijdingen zijn van de voorkeursgrenswaarden als gevolg van de Randweg. Uit de vergelijking

van de rekenresultaten langs de Stoofdijk en de Zevenbergseweg blijkt dat op locaties waar sprake is van een geluidbelasting hoger dan 48 dB in de toekomstige situatie, er sprake is van een afname van de geluidsbelasting ten opzichte van de heersende situatie. Daarmee kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de nieuwe randweg geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast geldt dat als gevolg van de herinrichting op enkele locaties langs de Stoofdijk en de Zevenbergseweg sprake is van een verbetering van woon- en leefklimaat ter plaatse, vanwege een afname van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen.

Onderzoek naar trillingen is niet noodzakelijk, aangezien de afstand van de bestaande woningen tot de nieuwe weg groter is dan tot de bestaande route.

4.3 Verkeer

In de planvorming voor deze randweg hebben de afgelopen jaren verschillende onderzoeken plaatsgevonden naar de nut- en noodzaak en is een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant. Verder dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de bijbehorende verkeerskundige onderzoeken, actueel te zijn en dient bij de beoordeling van de verkeerskundige effecten 10 jaar vooruit te worden gekeken. Tussen het moment van het opstellen van het bestemmingsplan en de eerder uitgevoerde verkeerskundige onderzoeken (2013 en 2014) is inmiddels enige tijd verstreken. De verkeersgegevens die in die onderzoeken zijn gebruikt zijn daarmee verouderd. Bovendien wordt in de onderzoeken slechts vooruit gekeken naar het toekomstjaar 2020, terwijl uitgaande van een vaststelling van het bestemmingsplan in 2021 een planhorizon van 2031 geschetst moet worden. Verder is de keuze voor de voorkeursvariant in 2014 gemaakt op basis van kwalitatieve gronden. De cijfermatige verkeerskundige onderbouwing is ten behoeve van het bestemmingsplan aangevuld.

Naast dat de verkeersgegevens inmiddels verouderd zijn, is ook de wegcategorisering sinds de onderzoeken herzien en gewijzigd voor een aantal wegen in het invloedsgebied van de randweg. Dat maakt het noodzakelijk om het geactualiseerde verkeersbeeld opnieuw tegen het licht van de inmiddels herziene wegcategorisering te houden om eventuele verkeersveiligheidsknelpunten opnieuw te bepalen.

Ten behoeve van een deugdelijke besluitvorming is daarom besloten de gebruikte verkeersgegevens te actualiseren en de keuze voor de voorkeursvariant te kwantificeren. Hiervoor is een notitie opgesteld, deze is opgenomen in Bijlage 2. Deze notitie betreft een herziening van de verkeerskundige onderzoeken naar de nut- en noodzaak op basis van geactualiseerde verkeersgegevens. Tevens is in deze notitie de ontbrekende cijfermatige onderbouwing voor de voorkeursvariant gegeven.

Uit de notitie blijkt dat de voorkeursvariant van de randweg leidt tot een flinke afname van de totale verkeersintensiteiten op de onderzochte wegvakken (tabel 4.1). Gezien de eerder geconstateerde knelpunten voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de situatie zonder randweg, wordt geconstateerd dat de randweg een duidelijke bijdrage levert aan de verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de kern van Klundert.

Tabel 4.1 Verkeercijfers

	wegvak	2030 - referentie			2030 – met randweg		
nr		Totaal	Vrachtverkeer[1]		Totaal	Effect op totaal	
			etmaal	%		absoluut	%
1	Oliemolenstraat tussen Westerstraat en Voorstraat	3.500	300	8.5%	2.300	-1.200	-34%
2	Hoogstraat tussen Molenstraat en Oosterstraat	4.320	270	6.3%	3.290	-1.030	-24%
3	Zevenbergse Poort tussen Oliemolenstraat en 't Walletje	2.750	120	4.4%	1.330	-1.420	-52%
4	Molenberglaan tussen De Gracht en de Keenestraat	1.298	140	10.8%	1.260	-38	-3%
5	't Walletje tussen Stoofdijk en Poststraat	1.980	80	4.0%	140	-1.840	-93%

[1] Middelzwaar en zwaar vrachtverkeer samen

Cijfers over het effect van de randweg op de aantallen vrachtwagens op de onderzochte wegvakken zijn voor deze actualisatie niet voor handen. Het effect van de randweg op de totale verkeersintensiteit is echter dermate significant, dat aangenomen wordt dat ook een groot deel van het vrachtverkeer straks van de nieuwe randweg gebruik zal maken. Daarbij komt dat in het centrum van Klundert geen grote bestemmingen voor vrachtverkeer zijn gelegen, waardoor het ook niet aannemelijk is dat vrachtwagen intensiteiten nog steeds relatief hoog zijn als de randweg is aangelegd. Dit sterkt de aanname dat het vrachtverkeer door het centrum van Klundert op de onderzochte wegvakken eveneens aanzienlijk zal afnemen.

De verwachting die wordt uitgesproken over de afname van de intensiteiten vrachtverkeer op de onderzochte wegvakken in het centrum van Klundert gaat ook op voor de intensiteiten landbouwverkeer. Ook hiervan zijn geen cijfers beschikbaar. Maar omdat dit landbouwverkeer eveneens geen bestemming heeft in het centrum en dus doorgaand verkeer is en de randweg daarbij eveneens geschikt is voor dit landbouwverkeer, mag aangenomen worden dat er ook een significante afname te verwachten is van het landbouwverkeer door het centrum van Klundert als de randweg wordt aangelegd.

De realisatie van de randweg leidt tot een lichte toename van verkeer op de onderzochte wegen buiten het centrum. Er zijn echter een aantal redenen die er toe leiden dat deze toename niet tot knelpunten leidt in de verkeersveiligheid en verkeers-leefbaarheid. Zo hebben deze wegen veelal een ontsluitende functie en zijn ze in het geval van de Langeweg, Westelijke Randweg en Zuidelijke Randweg ingericht met vrijliggende voorzieningen voor fietsers. Tenslotte zijn er weinig tot geen bestemmingen zoals woningen, winkels en bedrijven langs deze wegen gelegen die er toe leiden dat er veel oversteekbewe-gingen te verwachten zijn. Verder is voor de Zwingelspaansedijk en de Klundertsedijk eveneens een lichte toename van het verkeer te zien, maar de intensiteiten op deze wegen zijn zowel met als zonder randweg dermate laag, dat deze wegen de kleine toename van verkeer prima kunnen verwerken zonder dat dit leidt tot knelpunten in de verkeersveiligheid of verkeers-leefbaarheid.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de realisatie van woningen nabij bedrijven of visa versa:

- een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd ter plaatse van de woningen;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de eventueel in de omgeving aanwezige bedrijven/inrichtingen.

Om bij ruimtelijke ontwikkelingen de belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat en de bedrijfsvoering goed mee te nemen wordt voor dit plan gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerhande activiteiten en bijbehorende richtafstanden die gehanteerd worden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige

woonwijk'. Naarmate de milieubelasting van de activiteiten groter is, wordt uitgegaan van een grotere richtafstand. In geval van een omgevingstype 'gemengd gebied' mag worden uitgegaan van een kleinere richtafstand. De richtafstanden vormen een eerste indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende activiteiten worden gesitueerd. Bouwen binnen de richtafstanden is eveneens aanvaardbaar, indien uit onderzoek blijkt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening waarbij milieuhinder voorkomen wordt.

Toetsing en conclusie
De nieuwe ontwikkeling leidt niet tot de realisatie van nieuwe milieuhinderlijke bedrijvigheid of gevoelige functies. Een effect op bedrijven en milieuzonering is dan ook uit te sluiten.

4.5 Ecologie

Toetsingskader
Wet natuurbescherming
Met de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving. De Wnb is in werking getreden met ingang van 1 januari 2017. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) is in beginsel bevoegd gezag voor de vergunningverlening onder de Wnb.

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN) de uitvoering van het plan niet in de weg staan. Verder geldt er een verplichting om een passende beoordeling te verrichten indien significant negatieve effecten op voorhand niet zijn uitgesloten. In dat geval kan het plan alleen worden vastgesteld indien met zekerheid is vastgesteld dat uitvoering van het plan niet leidt tot een aantasting van natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden. Eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen moeten in dat geval bij vaststelling van het plan geborgd zijn.

Gebiedsbescherming
De Wnb kent twee soorten natuurgebieden, te weten:
a. Natura 2000/gebieden;
b. Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Soortenbescherming
In de Wnb is tevens de soortenbescherming geregeld. Soortenbescherming geldt voor alle beschermde soorten ongeacht waar deze soorten zich bevinden en hoeveel soorten het betreft. In de Wnb zijn verbodsbepalingen opgenomen van handelingen en effecten op beschermde soorten die niet worden uitgevoerd, behoudens ontheffing.

Gebiedsbescherming - Natura 2000-gebieden
De Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat (EZK) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een ruimtelijk plan dat afzonderlijk (of in combinatie met andere plannen of projecten) significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.

Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:
1. er zijn geen alternatieve oplossingen;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en

3. de noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en die verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Gebiedsbescherming - Natuurnetwerk Brabant (NNB)
Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Brabant (NNB) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden

Soortenbescherming
In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:
a. soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
b. soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
c. soorten die worden beschermd in de Verdragen van Bern en Bonn; en
d. bescherming van overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk doden van vogels of het vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn.

Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten (art. 3.10 Wnb). De overige soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. GS kunnen ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan voor deze soorten ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Onderzoek
Gebiedsbescherming
Natura 2000-gebied
Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Hollandsch Diep. Dit gebied ligt op een afstand van circa 2 km, gemeten vanaf het meest noordelijke punt (de aansluiting op de Stoofdijk). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige gebied ligt op grotere afstand. Dit betreft de Biesbosch en dit gebied ligt op circa 10 km afstand. Gezien de afstand tot stikstofgevoelige habitats en het feit dat de ontwikkeling niet zorgt voor extra verkeer, maar voor een verplaatsing van bestaand verkeer, van de kern naar de randweg. Het project leidt dan ook niet tot extra stikstofdepositie. In het kader hiervan is een berekening uitgevoerd naar de bestaande en de toekomstige situatie. De resulaten van de AERIUS-berekening zijn opgenomen in Bijlage 6. Uit deze berekening blijkt dat er geen depositie meer dan 0,00 mol/ha/jr neerslaat op de rekenpunten. In de verkeerskundige onderbouwing Randweg Klundert (zie bijlage 2) is aangegeven welke criteria zijn gehanteerd voor het meenemen van bepaalde en de daarbij behorende percentages.

In het kader van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) is een vrijstelling opgenomen voor de vergunningplicht in artikel 2.7 lid 2 Wnb voor de aanlegfase van bouwwerkzaamheden. Deze vrijstelling geldt voor effecten als gevolg van stikstofdepositie door bouwwerkzaamheden. Omdat het

bestemmingsplan ziet op het mogelijk maken van bouwactiviteiten kan gebruik gemaakt worden van deze vrijstelling. Er heeft door de wetgever al een beoordeling plaatsgevonden ten aanzien van bouwwerkzaamheden die een vrijstelling geeft voor de bouwfase van een project.

Ecologische verbindingszone
De Verlamde Vaart is in de provinciale omgevingsverordening aangewezen als ecologische verbindingszone. Er ligt voor deze strook vanuit de NB-wetgeving geen opgave voor een specifieke soort. De betreffende EVZ is vanuit het boek Groene Schakels aangewezen als EVZmodel moeraszone, met deze onderbouwing:
“Het model Moeraszone is een verbindingszone voor rietvogels, zoals de Rietzanger, de Kleine karekiet en de Blauwborst. Ook kleine zoogdieren zoals de Waterspitsmuis en Meervleermuis, amfibieën,libellen en kokerjuffers profiteren van dit type. Daarnaast is de Moeraszone belangrijk voor het creëren van een aaneengesloten netwerk van voor de Otter geschikte leefgebieden. Dit biedt kansen voor een mogelijke herintroductie. Natuurlijke oeverzones en een goede waterkwaliteit vormen de belangrijkste onderdelen van het leefgebied van de Otter (zie pagina 18). Een andere bijzondere soort die van de moeraszone gebruikmaakt, is de Roerdomp (zie pagina 19). De Moeraszone bestaat uit een corridor langs een waterloop, met op grotere afstand van elkaar stapstenen. De bouwstenen zijn: moeras, grasland, struweel en hier en daar wat bos. Omdat de zone vrijwel altijd langs een waterloop of kreek wordt gerealiseerd, is er vaak sprake van een aaneengesloten corridor in de vorm van een smal grastalud of een bredere oeverzone. Natuurvriendelijk ingerichte, met riet en andere oeverplanten begroeide oeverzones vormen een aaneengesloten lint langs de waterloop, met een breedte van minimaal 5 tot 10 meter. Riet en Grote lisdodde zijn de kenmerkende soorten. Verspreid langs de waterloop (gemiddeld 20% van de oeverlengte) komt opgaande begroeiing met inheemse bomen (vooral diverse wilgensoorten) en/of struiken voor. De stapstenen zijn gevarieerde natuurgebiedjes met rietvegetaties, open water, nat grasland en verspreid struweel of bos. Ze hebben een grootte van 2 tot 4 hectare en liggen op een onderlinge afstand van maximaal 1 tot 2 kilometer. Zo mogelijk worden er ook grotere stapstenen van 4 tot 10 hectare op een onderlinge afstand van 2 tot 5 kilometer gerealiseerd. Belangrijk aandachtspunt is de 'passeerbaarheid' van infrastructurele werken als bruggen en duikers. Bij wegen met een hoge verkeersintensiteit zullen die kunstwerken in de waterloop voor soorten als de Waterspitsmuis of de Otter passeerbaar gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld in de vorm van een looprichel in een duiker.”

Om de natuurwaarden van het NNB hier niet aan te tasten is het dus van belang dat het stromende water in tact blijft en dat de oevers verbonden blijven. De mitigatie opgave bestaat hier dus uit het behouden en passeerbaar houden van het stromende water en het eventueel verbeteren/realiseren van natuurnetwerk Brabant binnen de bestaande begrenzing.

Uit de ecologische quickscan blijkt dat de huidige watergang ongeschikt als EVZ en natuurnetwerk. Aanleg van de ecologische verbindingszone is wel voorzien. De gemeente heeft een samenwerkingsovereenkomst natte ecologische verbindingszone met het waterschap. Het realiseren van deze verbindingszone is daar onderdeel van.

Het ontwerp van de nieuwe weg is zodanig dat het ruimte biedt voor inrichting van de EVZ. Bij de aanleg van de nieuwe weg zal zorg worden gedragen dat het stromend water intact zal blijven. Bij het ontwerp van de kruising met de watergang wordt rekening gehouden met de toekomstige aanleg van een ecologische verbindingszone. Herbegrenzing van NNB is dan ook niet aan de orde. In de provinciale Omgevingsverordening is een aanduiding opgenomen, deze aanduiding is in dit bestemmingsplan overgenomen ter bescherming van de (toekomstige) ecologische verbindingszone. In het kader van de landschappelijke inpassing is gekeken naar de inpassing van de ecologische verbindingszone in het ontwerp. Hierbij wordt gedacht aan een kunstwerk in de vorm van een brug die zorgt voor een vrije onderdoorgang onder de nieuwe randweg van 25 meter. Met deze vrije onderdoorgang is de realisatie van een verbindingszone in de toekomst mogelijk.Het gaat dan om het water én om de bijbehorende oevers, waar lopende doelsoorten als spitsmuis, marterachtigen, en otter gebruik van kunnen maken. Daarbij is van belang dat de oevers doorlopen onder het brugdek en dat er geen steunconstructies voor de brug in de EVZ-oeverzone komen te staan. Verder moet rekening gehouden worden met voldoende ruimte tussen maaiveld en brugdek, waarbij 1 tot 1,5 meter voldoende is. De nieuwe randweg ligt bij de rotonde op dijkhoogte en zakt af naar maaiveld in de polder. Ter plaatse van de kruising met de EVZ ligt

de weg daarom hoger dan het polderniveau, waarmee geborgd wordt dat er ruimte tussen maaiveld en brugdek blijft. De exacte ruimte wordt duidelijk bij de nadere uitwerking, maar minimaal 1 meter is mogelijk. De gemeente zal de provincie bij de nadere uitwerking betrekken om de belangen van de EVZ te borgen.

Soortenbescherming
In het kader van de nieuwe randweg is onderzoek (Bijlage 4) gedaan naar het voorkomen van beschermde plant- en diersoorten op de beoogde locatie van de randweg. Hiervoor is eerst een ecologische quickscan uitgevoerd. Uit deze quickscan blijkt dat in verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels het noodzakelijk is om het tracé van de rondweg bouwrijp te maken buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (bijvoorbeeld door vogelverschrikkers te gebruiken). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde zoogdieren en amfibieën aanwezig. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in provincie Noord-Brabant. Om de rugstreeppad zich niet te laten vestigen op het tracé van de rondweg gedurende de aanlegfase, is het van belang om het ontstaan van waterplassen op het land te voorkomen.

Mogelijk foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieven aanwezig. Verder kan de aanwezigheid van verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen niet worden uitgesloten, effecten op deze soort(groep)en kunnen dan ook niet worden uitgesloten. Op grond hiervan is een gerichte veldinventarisatie (Bijlage 5) uitgevoerd. Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat in en direct rond het plangebied de laatvlieger, gewone en ruige dwergvleermuis foerageren en vliegen. Er zijn geen verblijfplaatsen of vliegroutes vastgesteld. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen de aangetroffen vleermuizen er blijven foerageren en vliegen. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig. De meest voorkomende soort, gewone dwergvleermuis, is ook beperkt verstoringsgevoelig.

Conclusie
Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de plannen zijn niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Voor- en gedurende de uitvoering dient hiermee rekening gehouden te worden. In dit kader zou de bomenstructuur langs de provinciale weg versterkt kunnen worden.

4.6 Water

Waterbeheer en watertoets
Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke projecten en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk project en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt. Bij het tot stand komen van deze paragraaf wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer
Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het projectgebied relevante nota's, waarbij het beleid nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:
- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:
- Provinciaal Waterplan 2016-2021

Waterschapsbeleid
Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente. Het gaat dan om het waterkwantiteits en - kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer.
Het waterschap heeft de grondslag van haar beleid opgenomen in het 'Waterbeheersplan 2016-2021', wat is afgestemd op Europees, nationaal en provinciaal beleid. Speerpunten uit het waterbeheerplan zijn veiligheid, droge voeten, voldoende water, gezonde natuur, schoon water, genieten van water en het waterschap als calamiteitenorganisatie.
Het waterschap heeft in een toetsingskader RO “De ruimte blauw geordend” aangegeven wat de ruimtelijke consequenties zijn van het waterbeleid.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van waterschap Brabantse Delta.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen, afvoeren. De technische eisen en uitgangspunten voor het ontwerp van watersystemen zijn opgenomen in de 'Hydraulische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse Waterschappen'.

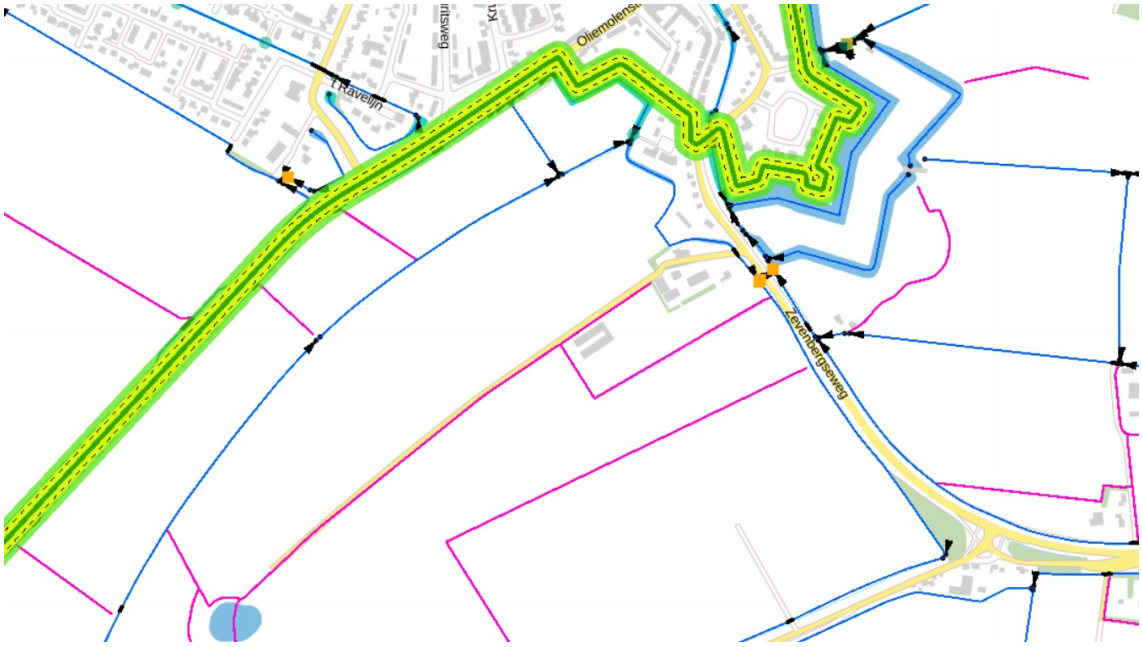
Huidige situatie
Algemeen
Het projectgebied is deels gelegen tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk. De gronden zijn in de huidige situatie onverhard en in gebruik als agrarisch perceel.

Bodem en grondwater
Volgens de bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse uit zavel met een homogeen profiel. Er is sprake van grondwater trap VI. Dat wil zeggen dat de gemiddelde laagste grondwaterstand meer dan 1,2 meter onder maaiveld bedraagt en de gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert van 0,4 tot 0,8 meter onder maaiveld.

Waterkwantiteit
Het plangebied wordt doorkruist door een aantal watergangen. Bij de inrichting van de kruising met de weg wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de watergangen.

Veiligheid en waterkeringen
Kern-/beschermingszones
Aan de noordzijde van het plangebied is de beschermingszone van de Stoofdijk gelegen. Bij de aanleg van de weg wordt rekening gehouden met deze beschermingszone.

Afvalwaterketen en riolering
Het projectgebied kent geen functies die relevant zijn voor de afvalwaterketen en riolering.



Figuur 4.1 Uitsnede Legger Waterschap Brabantse Delta

Toekomstige situatie

Algemeen

De ontwikkeling betreft de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Stoofdijk en de Zevenbergseweg.

Waterkwantiteit

In de Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater van de Brabantse waterschappen is het uitgangspunt opgenomen dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal worden uitgevoerd. Het doel van dit uitgangspunt is om te voorkomen dat hemelwater als gevolg van uitbreiding van het verhard oppervlak versneld op het watersysteem wordt geloosd. Voor lozingen op een oppervlaktewater eist het Waterschap daarom een vervangende berging, die de extra afvoer van het nieuwe verharde oppervlak als het ware neutraliseert. Conform het beleid van het waterschap worden door compensatie negatieve effecten op de waterkwantiteit dan ook geneutraliseerd.

De Brabantse waterschappen hanteren een grenswaarde van 500 m^2. Bij een plan met een toename in verharding van minder dan 500 m^2 is compensatie niet verplicht.

De ontwikkeling voorziet in een grotere verharding dan 500 m^2. Langs het tracé van de nieuwe weg worden tevens nieuwe afwateringssloten gerealiseerd. Deze nieuwe watergangen worden aangesloten op de bestaande watergangen. De nieuwe watergangen zijn in het bestemmingsplan bestemd als Water.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem geldt een verbod op het toepassen van zink, lood, koper en PAK's-houdende bouwmaterialen.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting,
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater,

- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

De ontwikkeling leidt niet tot afvalwater. Voor hemelwater wordt in het ontwerp van de weg rekening gehouden met de hiervoor genoemde voorkeursvolgorde.

Materiaalgebruik
Conform het beleid van het waterschap wordt bij de ontwikkelende partij aandacht gevraagd voor het gebruik van milieuvriendelijke materialen en het achterwege laten van uitlogende materialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC. Het gebruik van uitlogende (bouw)materialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC wordt ten zeerste afgeraden in verband met de negatieve gevolgen voor de waterkwaliteit. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie. De wetgever biedt geen mogelijkheden om vanwege de mogelijke uitloging van materialen, aanvullende eisen te stellen ter bescherming van bijvoorbeeld het milieu.

Waterbeheer
Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur". Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd. Voorafgaand aan de aanleg zal daar waar nodig een watervergunning worden aangevraagd.

Conclusie
De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.7 Bodem

Normstelling en beleid
Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Onderzoek en conclusie
In het kader van de ontwikkeling van de randweg is een vooronderzoek bodem (Bijlage 7) uitgevoerd. Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem wordt niet verwacht dat op de locatie sprake zal zijn van bodemverontreiniging die een belemmering zullen vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

Enkel de gedempte sloten zijn verdacht voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging als gevolg van het toepassen van dempingsmateriaal. Dergelijke verontreinigingen kunnen relatief eenvoudig gesaneerd worden conform het Besluit Uniforme Saneringen en zullen gelet op de beperkte omvang ter plaatse van de onderzoekslocatie en gezien de graafwerkzaamheden gecombineerd met de civiel-technische

graafwerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Hoogstwaarschijnlijk vormen de mogelijke verontreinigingen geen belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

De aanleg van de Randweg is mogelijk op basis van de onderstaande voorwaarden:
1. Voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe Randweg onderzoek conform de NEN 5720 uitgevoerd wordt naar de kwaliteit van het slib en/of de waterbodem in (het gedeelte van) de sloten die door de nieuwe Randweg gekruist zullen worden.
2. Voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe Randweg onderzoek wordt verricht naar de mogelijke aanwezigheid van een op de locatie gesitueerde voormalige boomgaard. Volgens de website www.topotijdreis.nl is, centraal op de locatie, namelijk van 1940 tot 1958 een boomgaard aanwezig geweest. Onderzocht moet worden of deze boomgaard aanwezig is geweest. Mocht dit het geval zijn dan moet een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden uitgevoerd om de plaatselijke bodemkwaliteit vast te stellen.
3. Voorafgaand aan de realisatie van de nieuwe Randweg bodemonderzoek wordt uitgevoerd ter plaatse van de aanwezige zandweg. Dat kan eveneens eerst zintuiglijk en met behulp van proefboringen plaats vinden. Indien zintuiglijk bodemverontreiniging wordt waargenomen, dan dient opgeschaald te worden naar de uitvoering van een bodemonderzoek conform de NEN 5740.

Indien grond wordt afgegraven (bijvoorbeeld bij het bouwrijp maken en/of bouwwerkzaamheden) en van de locatie wordt afgevoerd, dient er rekening mee te worden gehouden dat deze grond elders niet zonder meer toepasbaar is. Met betrekking tot het elders hergebruiken van grond zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit van toepassing, die doorgaans een grotere onderzoeksinspanning vereisen.

4.8 Archeologie

Regelgeving en beleid
In Europees verband was het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag was het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk in situ te behouden. Sindsdien geldt dat waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Het Verdrag is in 1998 geratificeerd (Monumentenwet) en op 1 september 2007 via de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) geïmplementeerd. De Wamz was een wijzigingswet en omvatte een wijziging van de Monumentenwet 1988, de Wet Milieubeheer, de Ontgrondingenwet en de Woningwet, op grond waarvan overheden onder andere bij bodemingrepen verplicht rekening moesten houden met het behoud van archeologische waarden. Sinds de invoering van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Dit is niet veranderd met de inwerkingtreding van de Erfgoedwet (1-7-2016). Sindsdien is het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed geregeld door één integrale Erfgoedwet. De omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving zal in de nieuwe Omgevingswet worden geregeld, die in 2022 in werking zal treden. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd.

Gemeentelijk beleid
Als het niet mogelijk is om de archeologische resten te behouden, zal men ze moeten veiligstellen middels archeologisch onderzoek. Conform de landelijke wet- en regelgeving geldt hierbij het 'veroorzaker-betaalt'-principe. De gemeente Moerdijk geeft invulling aan haar zorgplicht voor het (gemeentelijk) erfgoed door een Uitvoeringskader Erfgoed vast te stellen. Hierin wordt behoud van archeologie en cultuurhistorie geborgd. Met dit uitvoeringskader wil de gemeente Moerdijk meer handvatten geven ten behoeve van de beoordeling van vergunningsaanvragen, maar ook het erfgoed ontsluiten in het toeristisch recreatieve netwerk. Tot slot: cultuurhistorisch en archeologisch erfgoed dragen bij aan een prettige leefomgeving en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Met andere woorden: de gemeente Moerdijk richt zich op behoud, in stand houden en ontsluiten van erfgoed.

Het gemeentelijk archeologiebeleid is vastgelegd in het Uitvoeringskader Erfgoed - Cultuurhistorie en Archeologie en in de Erfgoedverordening Gemeente Moerdijk 2014. Dit uitvoeringskader bevat de relevante beleidsuitgangspunten voor voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Aan het beleid ligt de archeologische beleidskaart ten grondslag. De kaart is ingedeeld in categorieën waaraan maatregelen c.q. vrijstellingsgrenzen zijn gekoppeld. Het gaat daarbij om de combinatie van de toegestane

verstoringsdiepte en de oppervlakte van een geplande ontwikkeling. Deze grenzen zijn bepaald op basis van de gemeentelijke archeologiekaart en gemeentelijke belangen. Zo zijn er bijvoorbeeld verschillende dieptegrenzen vastgesteld op basis van de bodemopbouw van de gemeente; juist door de gemeente specifieke situatie in beeld te brengen kan veel onnodig archeologisch onderzoek worden voorkomen. In die delen waar een lage archeologische verwachting geldt of geen archeologische resten meer aanwezig kunnen zijn, geldt dat indien er toch archeologische waarden worden gevonden worden bij bouw- of andere werkzaamheden hiervan direct melding gemaakt dient te worden volgens artikel 5.10 van de Erfgoedwet bij de Minister van OC&W in dit geval kan dat ook bij de gemeente. Dan kan alsnog besloten worden dat het werk stilgelegd moet worden om de archeologische waarden te documenteren.

Onderzoek en conclusie
Archeologie
In het kader van het bestemmingsplan is een bureauonderzoek naar archeologie uitgevoerd (Bijlage 8).Doel van het bureauonderzoek is een antwoord te vinden op de vraag wat de gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied is. Uit het bureauonderzoek is gebleken dat in het plangebied resten uit de periode Laat-Paleolithicum en Mesolithicum in de top van de pleistocene afzettingen worden verwacht. Resten uit de periode Late Middeleeuwen worden verwacht in de top van het Hollandveen onder de getijdenafzettingen. Deze getijdenafzettingen hebben een verwachting voor resten uit de Nieuwe tijd.

Op basis van de conclusies in het onderzoek wordt de vigerende archeologische dubbelbestemming uit het bestemmingsplan Buitengebied gehandhaafd. Voorafgaand aan de aanleg van de randweg zal nader archeologisch onderzoek worden uitgevoerd om de mogelijkheid van archeologische resten ter plaatse uit te sluiten.

4.9 Cultuurhistorie

Regelgeving en beleid
Onder de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afweging van het belang van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Gepleit wordt voor een verantwoorde verankering van de integrale cultuurhistorie in structuurvisies, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

Op 5 juli 2011 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2012 moet ieder nieuw bestemmingplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In aansluiting op de vaststelling van de Wet tot wijziging van de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in mei 2011 zijn op 17 juni 2011 het Bro, het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg (Bamz) aangepast. Door een wijziging van het Bro moeten cultuurhistorische waarden voortaan vooraf in het proces van ruimtelijke ordening worden meegenomen, met name bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen. Het Bro bevat eisen waaraan de voorbereiding van een bestemmingsplan moet voldoen. Zo wordt er onder meer een beschrijving verlangd van de manier waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan. De wetgever wil hiermee bereiken dat aandacht voor cultuurhistorische waarden voortaan in het planproces naar voren wordt gehaald.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

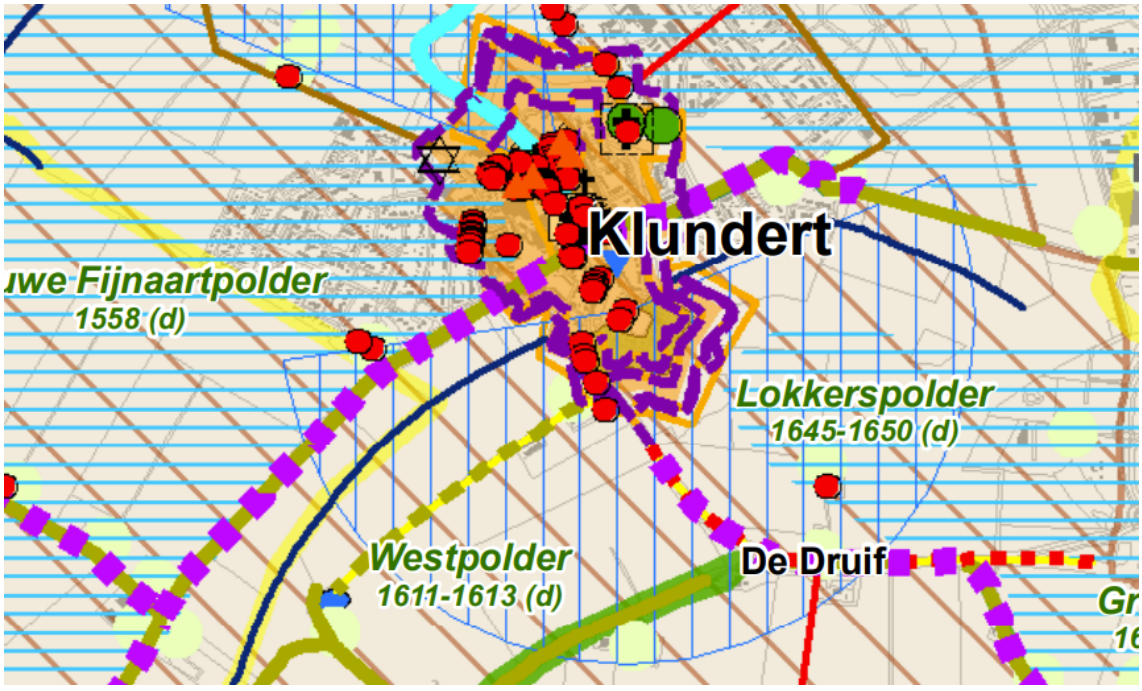
De Erfgoedwet, van kracht sinds 1 juli 2016, bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. Een groot deel van de bestaande wet- en regelgeving (Monumentenwet, Wet ruimtelijke ordening) is overgenomen in de Erfgoedwet,

bijvoorbeeld de aanwijzing van rijksmonumenten, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Voor het eerst is er nu één integrale wet die betrekking heeft op onze museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Voorheen was het behoud en beheer van ons erfgoed geregeld in zes verschillende wetten met elk hun eigen procedures en beschermingsmaatregelen. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd. Daarnaast worden aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Samen met de Omgevingswet die naar verwachting in 2019 wordt ingevoerd, wordt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

Beleid provincie Noord-Brabant
In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.

Onderzoek
De polder waarin de nieuwe Randweg is gelegen is op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart aangeduid als gebied dat onderdeel uitmaakt van de Zuiderwaterlinie bij Willemstad en Klundert. Deze zone is een relatief gaaf open polderlandschap, bestaande uit enkele grotere kernpolders waartegen kleinere polders zijn aangedijkt. In het polderland liggen enkele voormalige kreken. De strategische ligging van het gebied komt tot uitdrukking in de vestingwerken van Willemstad en Klundert, in (restanten van) forten en in voormalige inundatiegebieden.

Op de Cultuurhistoriekaart van de gemeente Moerdijk is dat ook weergegeven. Een uitsnede van de kaart is opgenomen in figuur 4.2



Figuur 4.2 Uitsnede Cultuurhistoriekaart Moerdijk

Vanwege de strategische ligging aan de zuidelijke grens van Nederland is Klundert in het verleden tot vestingnederzetting uitgebouwd. Klundert werd rond circa 1581-1583 op aandringen van Willem van Oranje een vestingstadje. In 1586-1588 werd de eerste omwalling al vervangen door verdedigingswerken die Adriaan Antonisz had ontworpen. Klundert werd verder versterkt tussen 1600-1650. Er werden daarbij in totaal zeven bastions, twee redouten, twee ravelijnen, een voorwal en een voorgracht aangelegd. De vesting werd in 1809 opgeheven nadat sinds 1750 het verval volgde. De vestingwerken aan de noord- en de zuidkant zijn goed bewaard gebleven. Tussen 1931 en 1979 is de omwalling

gerestaureerd. De restauratie van de Suykerbergh vond in 1948 plaats.

Een goed bewaard gebleven onderdeel van de vestingwerken zijn de Stenen Poppen uit 1583. Deze gemetselde dam (beer) werd voorzien van een spitse rand, met daarop de poppen (monniken). Doel van deze dam was het oversteken van de gracht onmogelijk te maken alsmede het scheiden van het zoute water of het sterk stromende water van een grote waterpartij. Een ander zichtbaar en goed bewaard onderdeel van de vestingwerken is de Verlaatsheul. Voor de uitwatering van de Botte Kreek is er aan de noordzijde van Klundert een sluis (verlaat) aangelegd. Deze sluis regelt de waterstand in de Botte Kreek. De huidige gewelfde sluis heeft in de boog een sluitsteen met het jaartal van de restauratie in 1769 erop. Daarnaast is aan de zuidoostzijde van de vestingwerken het Wachtertje gesitueerd, een gewelfd sluisje uit 1792, dat het water in de grachten op peil houdt.

Klundert maakt met haar vestingwerken onderdeel van de Zuiderwaterlinie. De categorie vestingwerken heeft betrekking op de lijnvormige verdedigingswerken die al dan niet onderdeel uitmaken van een vesting. Daarbij gaat het om (het samenstel van) wallen, bastions, contra-escarpes en retranchementen. De schootsvelden zijn nog in zeer hoge mate vrij van permanente bebouwing. Onder een 'schootsveld' worden de terreinen rond een fort, vesting, of delen daarvan verstaan, die effectief met wapens konden worden bestreken en derhalve moesten worden vrijgehouden van (permanente) bebouwing.

De contouren van de vesting en de ligging van het bijbehorende schootsveld zijn weergegeven in figuur 4.3 Op deze kaart uit het gemeentelijke landschapskwaliteitsplan (2016) zijn ook de cultuurhistorisch waardevolle lijnen te zien. Het gaat dan met name om de Stoofdijk en de Klundertsedijk, die respectievelijk de noordelijke en de zuidelijke grens van de Westpolder vormen. Ook zijn de overblijfselen (sloten) van de Moye Keene (nu verlamde Vaart genoemd) te zien.



Figuur 4.3 Cultuurhistorische waarden en ontginningsstructuren (Landschapskwaliteitsplan)

Met de ligging in het schootsveld van de vesting wordt rekening gehouden door de nieuwe weg zo min mogelijk te accentueren in het landschap. Dit betekent dat er geen opgaand begeleidend groen (bomen) wordt toegepast. Op die manier blijft de landschappelijke openheid die het schootsveld kenmerkt zoveel mogelijk behouden. Tevens zijn het schootsveld en de vestingwerken vanaf de nieuwe weg op deze manier het best te ervaren. In het landschapsplan is hier ook rekening mee gehouden door de historische openheid te behouden en vanaf de weg het zicht op de vesting en de historische boerderij te behouden. In het bestemmingsplan is ter bescherming van de openheid van het schootsveld een aanduiding opgenomen.

4.10 Landschap

Het gehele grondgebied van de gemeente Moerdijk kan worden gerekend tot het zeekleigebied. Kenmerkend voor dit landschapstype is het ringvormige dijkenpatroon met de daaraan gekoppelde wegen en bebouwing en het rechtlijnige wegenpatroon in de polders. In tegenstelling tot het gebogen dijkpatroon, worden de polders binnen de dijken doorsneden door een rationeel rechtlijnig wegenpatroon. Het kavelpatroon is overwegend blokvormig. Plaatselijk is de langgerekte slagenverkaveling nog enigszins aanwezig. De maatvoering van deze kavels is echter dermate groot dat de langgerekte vorm in het veld nauwelijks meer herkenbaar is.
Karakteristiek voor het zeekleilandschap zijn verder het open landschapsbeeld in de polders, de kreekrestanten en de verspreide boerderijen, soms omgeven door forse erfbeplantingen, waardoor het beeld ontstaat van groene eilanden in de open ruimte. De nog aanwezige kreken en hun systeem van geulen en kreekruggen zijn van grote ecologische waarde voor natte natuur.

Landschappelijk deelgebied Verlamde Vaart
In het landschapskwaliteitsplan van de gemeente Moerdijk (2016) is het plangebied ingedeeld bij “Jonge polders van de Dintel, de Mark en de Verlamde vaart”.



Figuur 4.4 Deelgebied Jonge polders van de Verlamde Vaart (in lichtgroen, Landschapskwaliteitsplan)

De gebiedskenmerken en landschappelijke kernkwaliteiten van het deelgebied “Jonge polders van de Dintel, de Mark en de Verlamde vaart” zijn als volgt benoemd.

- Laatste ingepolderde gebieden langs de centraal gelegen waterlopen de Keenehaven en de Verlamde Vaart en de zuidelijke waterlopen de Dintel en de Mark
- Ontstaan voornamelijk in de 18e eeuw in de overgebleven en langgerekte getijdengeulen
- Jongste polders - halspolders - liggen aanzienlijk hoger dan de ingeklonken oude polders
- Intensief agrarisch gebruik met voornamelijk akkerbouw
- Kavelstructuren onregelmatig op het water gericht
- Watergangen zijn amper waarneembaar in het landschap (behalve vanaf dichtbij of een brug / duiker)
- Van oorsprong weinig erven en bebouwing binnen het deelgebied

- Oorspronkelijke laanbeplanting langs de dijkwegen met essen, linden en iepen (zoals langs de Nieuwlandsedijk, Nieuwendijk tot Manciadijk en plaatselijk langs de dijken van de Mark en de Dintel)

In het kader van de nieuwe randweg is een landschapsvisie opgesteld. Bij de uitwerking van de landschappelijke inpassing is deze vanuit verschillende oogpunten vormgegeven.

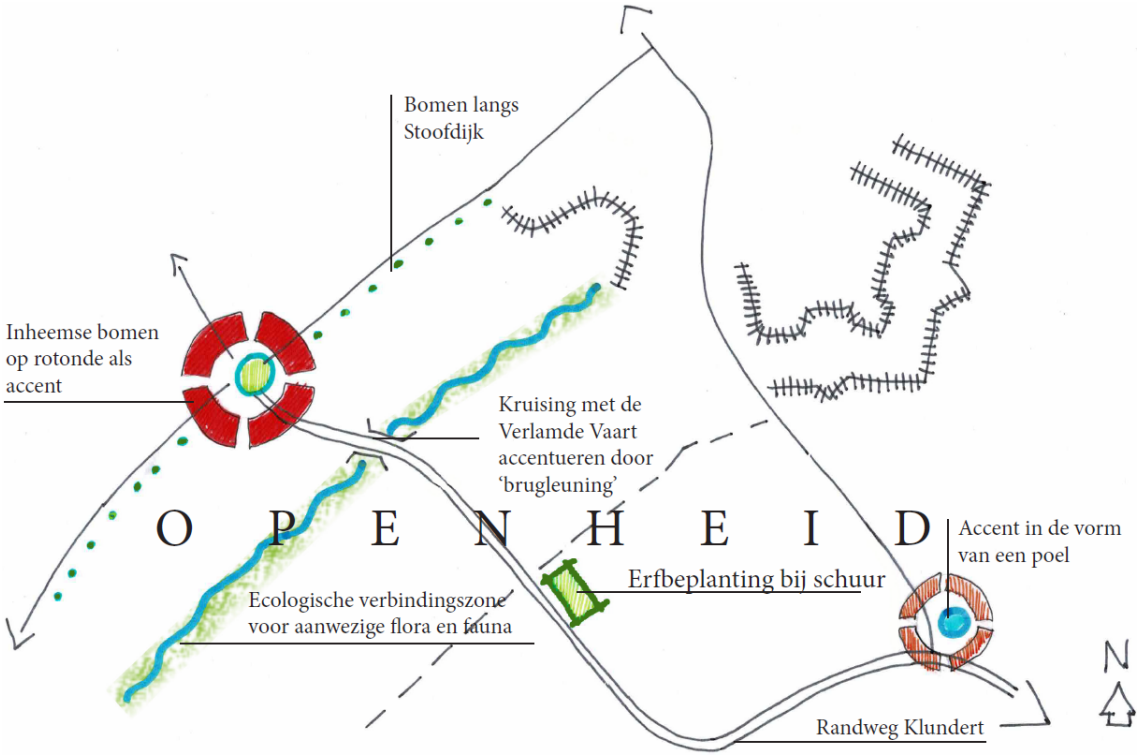
Omgeving
- De Randweg wordt onopvallend (open en laag) in het landschap ingepast (behalve bij de aansluiting bij de Stoofdijk);
- Niet alleen het water maar ook de brede oevers aan de beide zijden van de Verlamde Vaart worden overbrugd waardoor de Verlamde Vaart een accent vormt.

Vanaf de weg
- In stand houden van de beleving van openheid en zicht op vesting Klundert, historische boerderij en beplante Stoofdijk als rand van de polder;
- Accentueren van de rotonde op de Stoofdijk met landschappelijke beplanting of een landschapselement;
- De aansluiting van de Zevenbergseweg op Randweg accentueren door middel van een landschapselement dat geen massa vormt in de open ruimte (zoals een poel);
- Voor bomen langs de Zevenbergseweg 'uitsterf principe' toepassen vanwege gewenste openheid. Enkele solitaire bomen nabij poel als accent behouden en/of aanplanten;
- Kruising met de Verlamde Vaart accentueren door 'brug(leuning)';
- De gemeente Moerdijk heeft de ambitie om de kippenschuur landschappelijk in te passen (Aanplanten 'erfbeplanting' bij schuur/kruising met locatie voormalige noordelijke dijk Westpolder).

Ecologisch oogpunt
- Inheemse soorten gebruiken voor plaatsen die worden aangeplant zoals rotonde Stoofdijk, aansluiting Randweg op Zevenbergseweg en 'erfbeplanting' landbouwschuur;
- Bermen geschikt maken voor kruidenrijke begroeiing passend in dit gebied en extensief te onderhouden om deze duurzaam in stand te houden.
- Het uitwerken van de ecologische verbindingszone langs de Verlamde Vaart verdient aandacht bij de verdere uitwerking hiervan. Er dient nader onderzocht te worden voor welke doelsoorten deze verbindingszone moet worden ingericht.
- Het ontwikkelen van de ecologische verbindingszone betekent dat er een zone van tussen de 25 en 40m breed ingericht moet worden als natuurontwikkelingsgebied (gecombineerd met waterberging) met de Verlamde Vaart daarin opgenomen (Bron: Ecologische verbindingszones, Beleidsevaluatie 2006-2010, Provincie Noord-Brabant, 2012).
- Niet alleen het water maar ook brede oevers aan beide zijden van de Verlamde Vaart overbruggen waardoor een ecologische verbinding ontstaat. Hiervoor is een onder de weg doorlopende berm van circa vijf meter aan beide zijden van de Verlamde Vaart nodig. De exacte breedte is afhankelijk van voor welke doelsoorten de ecologische verbindingszone wordt ingericht.

Cultuurhistorie
- De openheid handhaven die is ontstaan, zowel vanuit het schootsveld en inundatiegebieden als vanuit het gebruik als landbouwpolder;
- Zicht op de vesting Klundert en historische boerderij behouden.

Deze uitgangspunten leiden vervolgens tot een landschapsinrichting, die is opgenomen in figuur 4.5.



Figuur 4.5 Landschappelijke inpassing

4.11 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	**Toetsing van**	**Grenswaarde**
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m³
fijn stof ($PM_{2,5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg /m³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO2 en PM10 (= 1,2 µg/m³);
- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet

meer dan 100.000 m2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 m2 bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek en conclusie
Door de aanleg van de nieuwe randweg om Klundert verplaatst het bestaande verkeer tussen de Zevenbergseweg en de Stoofdijk van de kern naar deze nieuwe weg. Hierdoor zal de luchtkwaliteit van de nieuwe weg vergelijkbaar zijn met de huidige luchtkwaliteit ter plaatse van de bestaande wegen. Op basis van de NSL-monitoringstool gelden langs deze weg geen overschrijdingen van de grenswaarden. Langs de nieuwe weg zullen deze grenswaarden ook niet worden overschreden. Een berekening met de NSL rekentool bevestigt dat: de bijdrage van het verkeer op de nieuwe weg aan de luchtkwaliteit ligt ver onder de jaargemiddelde grenswaarde.



Figuur 4.6 Weergave NSL Monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl, kaartbeeld van 5-3-2021)

4.12 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:
- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Risicorelevante inrichtingen
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen

op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen
Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Voor het groepsrisico geldt op grond van het Bevt slechts een oriënterende waarde en alleen in bepaalde gevallen is het doen van een verantwoording van een toename van het GR verplicht.

Besluit externe veiligheid buisleidingen
In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek
Risicovolle inrichtingen
In de directe omgeving van de ontwikkeling zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig die een belemmering vormen voor de ontwikkeling. Op enige afstand ligt het Zeehaven- en Industrieterrein Moerdijk. Daar zijn grote risicovolle inrichtingen aanwezig. Omdat de randweg geen (beperkt) kwetsbaar object is, vormt de aanwezigheid van deze inrichtingen geen belemmering voor het project.

Vervoer van gevaarlijke stoffen
In de nabije omgeving van het projectgebied worden er geen gevaarlijke stoffen vervoerd over het spoor of het water. Het tracé van de nieuwe weg kruist een propyleenleiding met een werkdruk van maximaal 100 bar. Er gelden beperkingen voor het bouwen van (beperkt) kwetsbare objecten in de nabijheid van de leiding. Bij overige werkzaamheden, zoals de aanleg van de weg, zal rekening gehouden moeten worden met een veilige instandhouding van de leiding. De leidingbeheerder is betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. Daarbij heeft de leidingbeheerder aangegeven dat de pijpleiding dient te allen tijde voor DOW bereikbaar te zijn voor beheer en onderhoud. 'vrij-toegankelijk" betekent dat de leidingbeheerder de mogelijkheid houdt om onderhoud en inspecties uit te voeren aan de leiding. Voorbeelden daarbij zijn (niet limiterend):
- Geen obstructies zoals hekwerk
- Geen Diepwortelende vegetatie
- Geen ophogingen

Als bovenstaande voorbeelden niet mogelijk zijn in de uitvoering, dan is aanvullend overleg nodig om te bezien wat de mogelijkheden zijn om in de toekomst toch onderhoud aan de leiding uit te kunnen

voeren. Omdat er nog geen uitgewerkte schets ligt, is het lastig om nu in detail aan te geven op welke wijze het belang van de leidingbeheerder geborgd gaat worden. Maar dat de leidingbeheerder onderhoud en inspecties kan blijven uitvoeren, is een randvoorwaarde voor de technische uitwerking. Tijdens de technische uitwerking van de randweg wordt met DOW afstemming gezocht met betrekking tot het kruisen van de pijpleiding zodat de bereikbaarheid zo veel mogelijk in stand blijft. De kruising zal zo uitgevoerd worden dat de integriteit van de leiding niet in het geding komt.

Oprichten risicobron
Daarnaast vinden er jaarlijks circa 36 transporten plaats aan GF3 over de Zevenbergseweg. Deze transporten zullen na aanleg van de weg plaatsvinden over de nieuwe Randweg en daarna alsnog de kern van Klundert in rijden. Per saldo zal het aantal transporten met gevaarlijke stoffen in de nieuwe situatie minder (beperkt) kwetsbare objecten passeren, de faalkans van een transport is over de nieuwe Randweg kleiner dan in de huidige situatie. Het groepsrisico zal als gevolg van de wijziging afnemen. Omdat er wel (beperkt) kwetsbare objecten in het invloedsgebied van de nieuwe randweg liggen is hieronder een beknopte verantwoording van het groepsrisico gegeven.

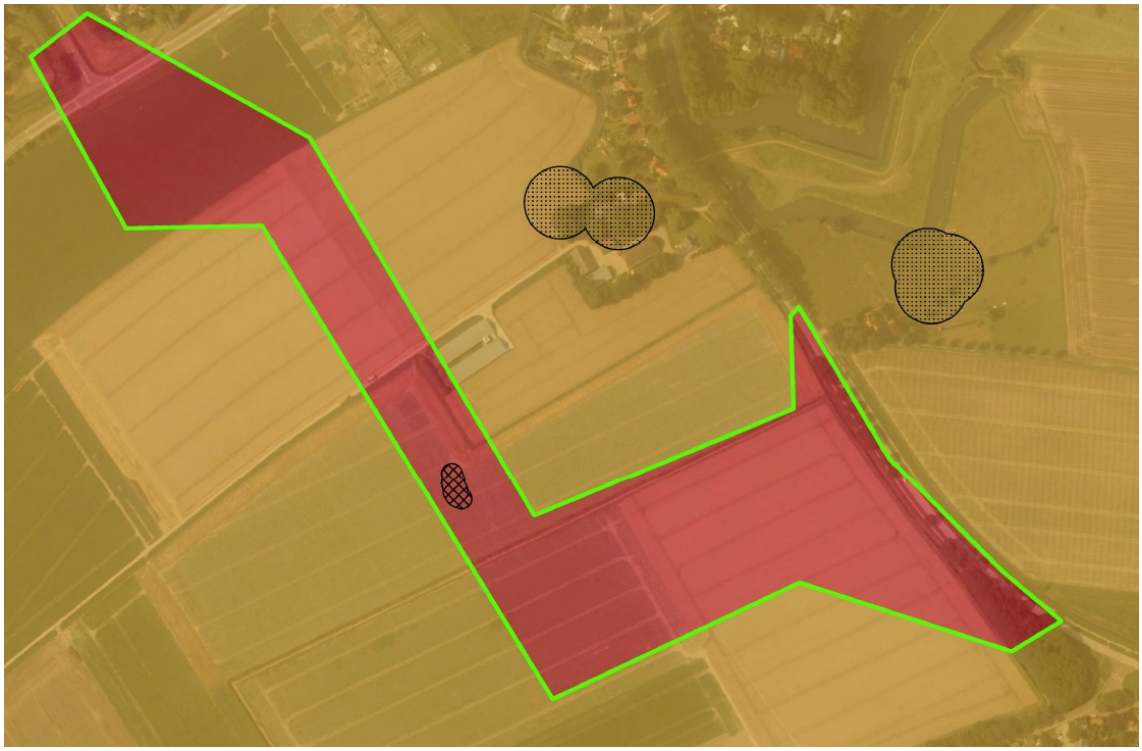
Beknopte verantwoording
De nieuwe Randweg sluit aan op de Zevenbergseweg en de Stoofdijk. De Zevenbergseweg betreft een provinciale weg (N285) en de Stoofdijk sluit in zuidelijk richting via de Boerendijk aan op de rijksweg A59. Het bestaande wegennetwerk biedt vluchtmogelijkheden in verschillende richtingen, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Het gedegen netwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede.

Met de verplaatsing van de transportroute gevaarlijke stoffen naar de nieuwe randweg wijzigt de risicosituatie. Gezien de route in mindere mate door het dorp loopt (langs woningen) zal het groepsrisico afnemen. Wel liggen er ook langs de nieuwe randweg kwetsbare objecten. Aanwezigen zullen naar verwachting in de hoofdzaak zelfredzame personen betreffen. De aanwezige kinderen en ouderen worden gezien als verminderd zelfredzame personen. Bij deze groepen wordt ervan uitgegaan dat in geval van nood de verzorgers/ouders de kinderen en ouderen zullen begeleiden. Als gevolg van een incident met toxische stoffen over de weg geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in deze scenario's is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Daarnaast dienen, in het kader van effectieve zelfredzaamheid, de gebruikers van de objecten door risicocommunicatie te worden geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij kunnen nemen. Dit zal naar verwachting plaatsvinden via een lokale melding van NL-alert.

4.13 Niet-gesprongen explosieven

In het kader van de aanleg van de nieuwe randweg is bureauonderzoek (Bijlage 10) gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven. Binnen de gemeente Moerdijk hebben in de Tweede Wereldoorlog verschillende gevechtshandelingen plaatsgevonden. Hierdoor is de locatie van de toekomstige randweg verdacht voor het aantreffen van niet-gesprongen explosieven.

De gehele locatie is verdacht voor het aantreffen van geschutsmunitie. Daarnaast is een deel van het plangebied verdacht voor het aantreffen van achtergebleven handmunitie, zoals handgranaten en klein-kalibermunitie. Voorafgaand aan het uitvoeren van bodemroerende werkzaamheden wordt geadviseerd om nader onderzoek te doen naar de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven.



Figuur 4.7 Kaart conclusies onderzoek CE (Bron: Beobom)

Hoofdstuk 5 Bestemmingsregeling

5.1 Planvorm

In dit hoofdstuk In dit hoofdstuk wordt een toelichting op de systematiek en de inhoud van de verschillende toegekende bestemmingen van het bestemmingsplan gegeven. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Het plan voldoet aan de landelijke standaard voor bestemmingsplannen: de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2012). Het handboek van de gemeente Moerdijk vormt de basis voor dit bestemmingsplan, aangevuld met de geldende regels uit het bestemmingsplan Buitengebied.

5.2 Systematiek bestemmingen

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken:
1. Inleidende regels (hoofdstuk 1);
2. Bestemmingsregels (hoofdstuk 2);
3. Algemene regels (hoofdstuk 3);
4. Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4).

De regels zijn zoveel mogelijk opgebouwd conform het handboek bestemmingsplannen van de gemeente Moerdijk en sluit tevens aan bij de systematiek van de meest recente bestemmingsplannen voor de kernen binnen de gemeente. Hierna worden de vier hoofdstukken kort toegelicht.

Hoofdstuk1 Inleidende regels
In dit hoofdstuk zijn diverse begrippen verklaard, die in de regels zijn opgenomen. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is in hoofdstuk 1 het artikel ‘wijze van meten’ opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels
In dit hoofdstuk zijn de feitelijk in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per artikel is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Hoofdstuk3 Algemene regels
In hoofdstuk 3 worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, diverse aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbeltelregel
In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels
In de algemene bouwregels zijn algemene bepalingen opgenomen ten aanzien van bestaande bouwwerken. Daarnaast zijn regels opgenomen ten aanzien van parkeren, waarbij is bepaald dat een omgevingsvergunning uitsluitend verleend kan worden indien voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Algemene gebruiksregels
In dit artikel wordt geregeld wat in het kader van dit bestemmingsplan in ieder geval wordt gezien als strijdig gebruik. Daarnaast wordt bepaald dat het houden van evenementen niet wordt gezien als strijdig gebruik binnen het bestemmingsplan.

Algemene aanduidingsregels

Op basis van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied gelden binnen het plangebied enkele specifieke aanduidingen. Deze aanduidingen zijn met de bijbehorende regels overgenomen in dit bestemmingsplan.

Algemene afwijkingsregels
Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene afwijkingen is opgenomen. Het betreft hier onder meer een standaardregeling die beperkte afwijkingen in de maatvoering bij de uitvoering van bouwplannen mogelijk maakt.
Daarnaast is een regeling opgenomen voor het afwijken van bouwregels ten behoeve van de realisatie van duurzaamheidsmaatregelen.

Overige regels
In dit artikel is bepaald dat, voor zover er verwezen wordt naar wettelijke regelingenn, de regelingen gelden op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels
In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Naar aanleiding van klachten van bewoners in verband met verkeersoverlast, is in 2012 gestart met een eerste onderzoek naar de verkeerssituatie in en rondom Klundert. Er is sprake van conflicterende verkeersstromen in smalle straten. De gemeenteraad heeft vervolgens opdracht gegeven voor een nadere verkenning met mogelijke tracévarianten. Er zijn verschillende varianten onderzocht, waarbij tracévariant A3 als voorkeursvariant is vastgesteld op 23 april 2015.
Er zijn diverse gesprekken gevoerd met grondeigenaren, pachter, bewoners van 't Walletje, Zevenbergsepoort, Oliemolenstraat en omgeving, de stadstafel Klundert en andere belanghebbenden.

Voor de uitwerking van de randweg tracévariant A3 is het overleg met een grote groep belanghebbenden op 12 december 2017 richtinggevend geweest voor het vervolgproces.
In algemene zin kan geconcludeerd worden dat een meerderheid van de
bewoners uit de directe omgeving positief staan ten opzichte van de aanleg van de randweg, dat men de noodzaak daarvoor onderschrijft en dat de voorkeur ligt bij de tracévariant A3.

Op 17 november 2021 is een informatieavond gehouden voor belanghebbenden. Tijdens deze informatieavond is wederom naar voren gekomen dat een meerderheid de voorkeur heeft voor tracévariant A3 op voorwaarde dat de noodzaak van de weg is aangetoond. Deze noodzaak is na de informatiebijeenkomst met diverse onderzoeken aangetoond. Daarmee is aan de voorwaarde voldaan en kan gesteld worden dat de meerderheid van de aanwezigen het gekozen tracé ondersteund.

In het kader van het bestemmingsplan is het plan als voorontwerp toegezonden aan de verschillende overlegpartners. Ook heeft het plan ter inzage gelegen voor inspraak. De resultaten van inspraak en overleg zijn opgenomen in bijlage 11 bij deze toelichting.

Het ontwerpbestemmingsplan zal conform de wettelijke procedure gedurende een periode van zes weken ter inzage worden gelegd. Eenieder wordt in de mogelijkheid gesteld een zienswijze in te dienen op het bestemmingsplan.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat op grond van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Het bestemmingsplan maakt een nieuwe randweg mogelijk, die wordt geïnitieerd door de gemeente Moerdijk. Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan wordt een (passieve)grondexploitatie voor de randweg aan de gemeenteraad aangeboden, waarin o.a. de plankosten, realisatiekosten en verwervingskosten zijn opgenomen. Met het vaststellen van de exploitatie door de gemeenteraad kan worden gesteld dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.