Aan de orde is dat het college het haalbaarheidsdocument voor de woningbouwontwikkeling aan de gemeente aanbiedt. Kern van het voorstel is en groen opgezette wijk voor 132 woningen, waarvan 2/3 betaalbaar (sociale huur, huur tot 1000 euro en koopwoningen tot NHG grens). Dit sociale programma in combinatie met de aanleg van een externe ontsluitingsweg leidt tot een tekort op de exploitatie.

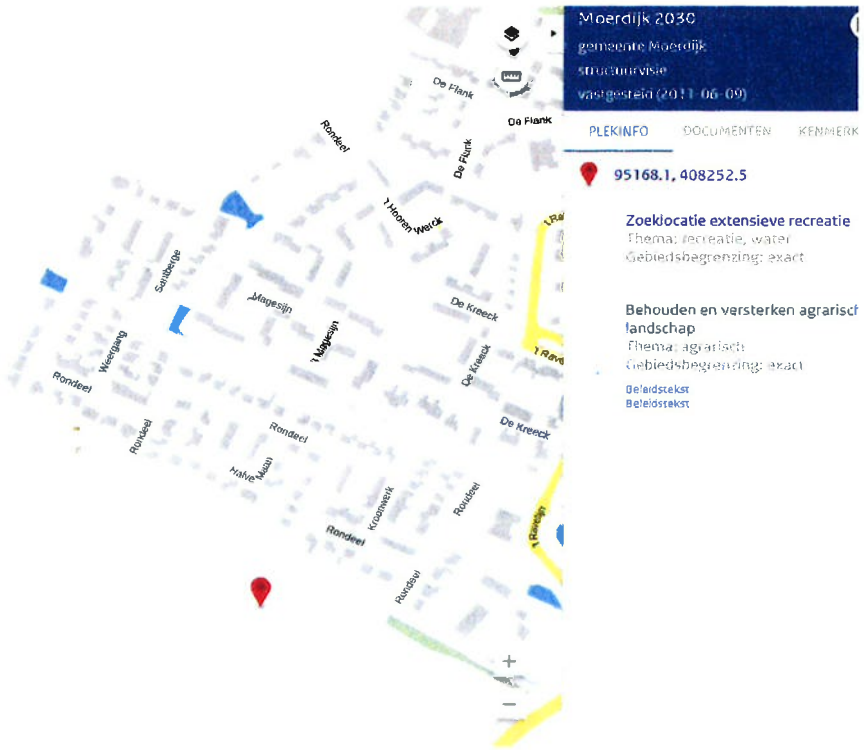
Advies van onze werkgroep aan de gemeenteraad:

Schrap uit het voorstel de ontsluitingsweg. Dat scheelt de kosten van grondaankoop, vergoeding aan de eigenaar van de perenboomopstand en nieuw aangelegde drainage. Ook besparing kosten van procedures en claims voor planschade.

Met deze besparing kunnen de geplande huizen in het nieuwe plan betaalbaar en haalbaar worden voor starters en sociale huur. Hiermee voldoet het aan de woningbehoefte in Klundert en kan het tekort op de exploitatie verminderen, cq opheffen.

Wij werden allemaal overvallen door de brief van 23 januari 2019 van de gemeente Moerdijk dat er een ontsluitingsweg aangelegd moet worden pal achter onze tuinen. Dit kwam totaal uit de lucht vallen. In de Structuurvisie wordt het gebied o.a. bestemd als "behoud en versterken agrarisch landschap". Op grond hiervan konden wij niet verwachten dat hier verandering in de bestemming zou komen. De aan te leggen weg past hier niet.

Het is erg zuur als je voor veel geld een woning gekocht hebt aan de rand van Klundert met vrij uitzicht en nu geconfronteerd wordt met de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg, die op grond van ruimtelijke plannen niet te verwachten was.



Wij als belanghebbenden hebben ernstige bezwaren tegen de aanleg van deze weg. Of deze nu op 20 of 50 meter van de buitenkant van de sloot komt. Wij hebben nu een prachtig mooi uizicht over de landerijen, het is rustig en we hebben nu grote privacy. Regelmatig lopen de herten, fazanten en ander wild over het veld. Wij hebben spechten, fazanten roofvogels en zelfs een verdwaalde haas in onze tuinen. Met de aanleg van de geplande weg gaat dit allemaal verloren. Flora en fauna worden ernstig aangetast.

Nut en noodzaak van de weg:

Wij hebben als belanghebbenden ernstige twijfel **over nut en de noodzaak voor** de aanleg van de ontsluitingsweg naar de Stoofdijk.

De gemeente gaat uit van eerst 1.000 verkeersbewegingen vanuit de nieuwe wijk. In de stukken van de commissievergadering staat 1.100. Het wordt steeds meer.
Hoe de gemeente aan dit aantal komt? Verwezen wordt naar 2 rapporten van verkeersonderzoeken van Exante.
Welke onderliggende stukken, correspondentie, besluitvorming die ten grondslag gelegen hebben aan de twee rapporten is ons niet duidelijk. Deze heb ik via Woo (voorheen WOB)verzoek opgevraagd.

De cijfers in deze rapporten zijn ingeschat en de intensiteit is relatief hoog ingeschat. Gebaseerd op aannames en modellen. O.a. naar CROW richtlijnen.
In beide rapporten ontbreekt Rondeel met uitgang Stoofdijk in Scenario 1

Onderzoek universiteit Twente heeft kritiek

https://www.verkeerskunde.nl/artikel/check-op-kencijfers-vk6-2014.

Jarno Brouwer en Hugo Kampen, BonoTraffics bv

Rinse Wilmink, Universiteit Twente

Om de verkeersgeneratie van een woning of woonwijk te bepalen, zijn kencijfers van het CROW beschikbaar. Uit eigen tellingen blijkt echter dat deze kencijfers het aantal autoverplaatsingen overschatten.

Uit de beschikbare veldwerkgegevens [7(11,13,14)] hebben wij geconstateerd dat het aantal autoverplaatsingen **boven de 1,3 auto's per woning minder snel stijgt**, dan verondersteld wordt. De relatie autobezit en autoverplaatsingen lijkt af te vlakken naar een bepaalde maximumwaarde (wiskundig; asymptotisch). Dit geeft aan dat tussen autobezit en autoverplaatsingen geen lineair verband aanwezig is. Het bezit van een tweede auto, betekent bijvoorbeeld dat met deze tweede auto een veel lager aantal autoverplaatsingen per dag wordt gemaakt dan met de eerste auto.

Zonder deze dure onderzoeken komen wij als bewoners van de Rondeel tot de volgende verkeersbewegingen:

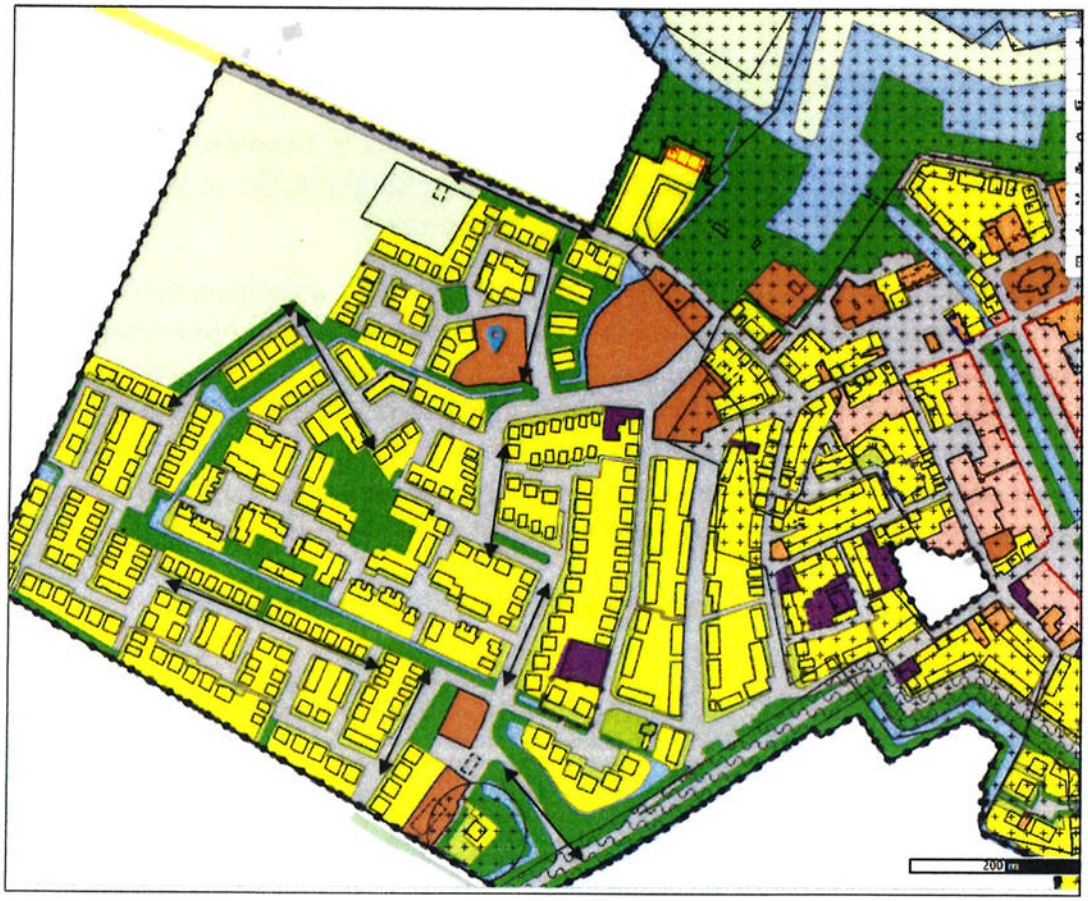
> 132 woningen x 2 auto's is 264 bewegingen. Iedereen 1 auto op visite plus 132 is afgerond 400.
>
> 1 x postbezorger, 1 x krantenbezorger, 4 pakketbezorgers en 1 keer afval is
>
> 407 bewegingen per etmaal.

Het plan van de gemeente is om vanuit de nieuwe wijk de Blauwe Hoefseweg te sluiten voor normaal verkeer. Dit lijkt ons een onzinnig plan.
Deze weg is de kortste weg naar het centrum, naar school, sportvelden, zwembad en de winkels.

Afsluiting van de Blauwe Hoefseweg zal er alleen maar voor zorgen dat de bewoners via de aan te leggen ontsluitingsweg snel naar de Aldi in Fijnaart gaat of in combinatie met de nieuwe randweg snel in Zevenbergen is voor de boodschappen. Dit alles zal ten koste van de winkels in Klundert gaan. De ondernemers in Klundert zullen hier niet blij mee zijn.

Er vanuit gaande dat de Blauwe Hoefseweg open blijft hoeven deze verkeersbewegingen niet meegenomen te worden voor de onderbouwing van de gemeente om de noodzaak van de nieuwe weg aan te tonen.

Eigen telling van verkeersbewegingen in het Rondeel met 189 huizen (meer dan de Blauwe Hoef) blijkt dat het aantal verkeersbewegingen, van 1.000/ 1.100 bij lange na niet behaald worden. Op een werkdag in de periode van 8.uur in de morgen tot 22.00 uur is in 10 minuten 1 auto gepasseerd. Dat zijn 6 auto's per uur. Dat zijn in 24 uur 144 auto's. Er is totaal geen verkeersoverlast. De enige file die wij hebben is bij afvalcontainer als iemand midden op de weg parkeert om de vuilniszakken in de container te gooien. Wij zijn daarom van mening dat er voldoende alternatieve ontsluitingswegen mogelijk zijn voor de ontsluiting van de nieuwe wijk. De nieuwe ontsluitingsweg is daarom ook niet nodig.



Concreet: ontsluiting is gewoon mogelijk vanuit de nieuwe wijk via de Rondeel of via Blauwe Hoefseweg, Mauritsweg, De Flank, Ravelijn naar de Stoofdijk, zoals aangegeven pijlen.

Dit in tegenspraak tot de mening van de gemeente dat op grond van het rapport van Exante tot de conclusie komt dat er geen redelijk alternatieven zijn.

Exante heeft in haar rapport aan op pagina 6 dat de intensiteiten zijn ingeschat op basis van modellen. Er is er voor gekozen de intensiteit hoog in te schatten. In beide rapporten ontbreekt Rondeel met uitgang Stoofdijk in Scenario 1. Deze rapporten geven niet de werkelijkheid aan. En is, omdat Rondeel ontbreekt, niet volledig.

Geluidsoverlast:
Wij vrezen voor meer verkeersoverlast van de nieuwe weg. Of deze op 50 en 20 meter van onze kadastrale percelen komt, het maakt niet uit. Het wordt een weg van 50 km. Dat wordt een prima raceweg.

Wij hebben momenteel ernstig overlast van het verkeer op de Stoofdijk. De overlast is ontstaan na het opnieuw asfalteren van de weg in augustus 2021. Er zijn toen ook gleuven gefreesd en ribbels aangebracht.

Op de informatieavond hebben diverse mensen aan Rondeel, Ravelijn en andere omwonenden aangegeven dat zij deze geluidsoverlast ook hebben. Het wordt dan overlast van de Stoofdijk die wij al hebben, met daar bovenop verkeerslawaai van de nieuwe ontsluitingsweg.

Zie ook het krantenbericht bij het verslag van 17 maart 2022. Wij krijgen dan aan het Rondeel alle hinder van het verkeersgeluid die men elders niet wil.

Verkeersoverlast van de Stoofdijk zal in de toekomst nog toenemen met de aanleg van de Randweg Klundert, met een rotonde aansluiting Stoofdijk Ravelijn, zoals aangegeven in het betreffende ontwerpbestemmingsplan. De ontsluiting van de nieuwe ontsluitingsweg komt hier op heel korte afstand.

Dat de verkeersoverlast van de Stoofdijk buiten dit project valt, zoals aangegeven door de projectleider, is onzes inziens niet terecht. Het gaat om totale geluidsoverlast die aanwonenden ervaren. Ik zelf ben al vanaf september met de Gemeente Moerdijk, Team Openbare Ruimte in gesprek over de oplossing. Maar tot heden heeft dat geen effect gehad. Op grond van deze correspondentie over de geluidsoverlast, die ons woongenot ernstig aantast, heb ik bezwaar gemaakt tegen de WOZ waarde. Aan mijn bezwaar is tegemoet gekomen. De WOZ waarde is met 29.000 euro verminderd. Maar de geluidsoverlast blijft.

Niet meegewogen in de onderzoeken is de te verwachten overlast van al het bouwverkeer over de nieuwe ontsluitingsweg. De verwachting is dat dit vrachtverkeer meerdere jaren zullen plaatsvinden;

De gemeente verwijst ook hier bij onze opmerkingen over geluidshinder telkens naar onderzoeken met diverse modellen en akoestische onderzoeken.

De gemeente gaat totaal voorbij aan wat wij als omwonden zien en ervaren. Op deze manier worden we monddood gemaakt. Hoe moeten wij nog vertrouwen hebben in onze bestuurders? De toeslagenaffaire is ook begonnen met verwijzing naar modellen zonder naar de betrokkenen te luisteren.

Tijdens de bijeenkomst die wij als werkgroep gehad hebben met de wethouder de heer Dingemans en de projectleider de heer Sens-Husson gaf de heer Stens- Husson aan dat er steenmarters in het gebied zitten. Een steenmarter is een bij wet beschermd dier dat niet gevangen, verjaagd of gedood mag worden.

Conclusie:
Schrap uit het voorstel de ontsluitingsweg. Deze is gezien het hiervoor genoemde niet noodzakelijk. Met deze besparing kunnen de geplande huizen in het nieuwe plan betaalbaar en haalbaar worden voor starters en sociale huur.

Namens Werkgroep ontsluitingsweg Blauwe Hoef/ Westschans