

Nota van zienswijzen ‘ontwerp-bestemmingsplan Ouddorp 9 Beesel’

1. Inleiding

Het ‘ontwerp-bestemmingsplan Ouddorp 9 Beesel’ heeft gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen van 26 november 2020 tot en met 6 januari 2021. Gedurende de periode van de terinzagelegging is er 1 zienswijze ontvangen die is medeondertekend door meerdere reclamanten. In hoofdstuk 2 van deze Nota van zienswijzen ‘ontwerp-bestemmingsplan Ouddorp 9 Beesel’ is de zienswijze samengevat en voorzien van een antwoord. In hoofdstuk 3 van deze Nota van zienswijzen is de conclusie opgenomen.

2. Zienswijzen en reactie

Zienswijze	Beantwoording
<p><i>1. Ontbreken van een verkeerskundige paragraaf en ontbreken van de onderbouwing van de gestelde beperkte toename van de bezoekersstroom</i></p>	
<p>Reclamanten geven aan dat met de verdubbeling van de glasopstand ook het aantal bezoekers van de kwekerij zal toenemen. Wellicht niet evenredig aan de uitbreiding, maar zeker wel substantieel. De afgelopen jaren hebben reclamanten de bezoekersstroom zien groeien. De piek van deze bezoekersstroom manifesteert zich in de maanden april t/m juni. Nagenoeg alle bezoekers komen bij en van de kwekerij via de Kerkstraat en Ouddorp. In de onderbouwing behorende bij het plan wordt gesteld dat een verkeerskundige paragraaf mag ontbreken, omdat er sprake zou zijn van minder dan 500 bezoekers per dag. Tevens wordt gesteld dat er richting de toekomst de verwachting is dat slechts een beperkte groei van aantallen bezoekers/ personenauto's te verwachten is, doordat de uitbreiding van het bedrijf ziet op uitbreiding van de kwekerijactiviteiten. Volgens reclamanten ontbreken enige feitelijke onderbouwing van de beide stellingnames. Verder wijst ook de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen (“overloopzone parkeren”) erop dat ook het aantal bezoekers substantieel zal toenemen.</p>	<p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze van reclamanten is het bestemmingsplan ‘Ouddorp 9 Beesel’ voorzien van een uitgebreidere verkeerskundige onderbouwing. Op verzoek van initiatiefnemer heeft alsnog het adviesbureau Accent adviseurs een verkeerskundige toets uitgevoerd in de vorm van de rapportage ‘Verkeerstoets kwekerij Bouten’, d.d. 20 april 2021, en deze ter onderbouwing van het bestemmingsplan aan de gemeente overgelegd. Daarnaast is er in de plantoelichting in hoofdstuk 4.7 ‘Verkeer en infrastructuur’ ook een uitgebreidere verkeersparagraaf opgenomen. Het bestaande tekstonderdeel ‘Bezoekers en personenauto's’ is verder aangevuld met een onderbouwing waarmee wordt aangetoond dat met de verdubbeling van de glasopstand slechts een beperkt groei van de bezoekersaantallen /personenauto's te verwachten is.</p> <p><u>Bestaande tekst van plantoelichting:</u></p> <p>Bezoekers en personenauto's</p> <p>Het plangebied zal voor bezoekers ontsloten blijven worden conform de huidige situatie via Ouddorp-Kerkstraat-Nieuwstraat-</p>

	<p>Bussereindseweg in de richting van de A73. De aanwezige bestaande parkeervoorzieningen voor personenauto's worden uitgebreid middels een overloopzone parkeren om er voor zorg te dragen dat bezoekers te allen tijde op de bedrijfslocatie zelf kunnen parkeren waardoor geen overlast ontstaat voor de omgeving. Richting de toekomst is de verwachting dat slechts een beperkte groei van aantallen bezoekers/personenauto's te verwachten is doordat de uitbreiding van het bedrijf ziet op uitbreiding van de kwekerijactiviteiten.</p> <p><u>Aangevulde tekst plantoelichting:</u> 'Met de uitbreiding van de kwekerij kan een groter deel van de planten welke verkocht wordt in de bestaande winkel zelf geteeld worden. De afgelopen jaren is een deel van het sortiment welke verkocht wordt in de winkel ingekocht bij andere kwekers omdat de bestaande glasopstanden qua uitrusting hiervoor niet meer geschikt waren. Voor de winkel is geen uitbreiding voorzien. Initiatiefnemer realiseert de uitbreiding daarbij in 2 fases waarbij z.s.m. zal worden gestart met de uitbreiding van de kwekerij aan de zuidzijde. Er wordt vanuit initiatiefnemer een beperkte jaarlijkse toename van bezoekers verwacht van de bestaande winkel. De uitbreiding van de kwekerijactiviteiten is noodzakelijk om een toekomstbestendige bedrijfsvoering te blijven behouden. De nieuw aan te leggen overloopzone parkeren zal jaarlijks slechts incidenteel gebruikt worden. Echter initiatiefnemer wil ervoor zorgdragen dat ten allen tijde op zijn eigen terrein geparkeerd kan worden. Nu staan in het piekseizoen wel eens enkele auto's langs de weg geparkeerd. De overloopzone parkeren is een zone die gebruikt kan worden voor parkeren maar waar normaliter niet of nauwelijks gebruik van gemaakt zal worden. Deze overloopzone parkeren kan dan ook gebruikt worden voor bezoekers welke een aanhangwagentje meenemen aangezien deze in de huidige situatie vaak 2 tot soms wel 4 parkeerplaatsen in beslag nemen op de huidige parkeerplaats als zij in dwarsrichting op de huidige parkeerplaats parkeren. Dit maakt ook dat de bruikbare capaciteit van de huidige parkeerplaats (met 80 parkeerplaatsen) in de praktijk veel lager is als de genoemde 80 personenauto's. Op basis van ervaringen van initiatiefnemer zal na uitbreiding op basis van de huidige bezoekers en de voorziene beperkte jaarlijkse toename het aantal van 500 bezoekers per dag niet worden overschreden (in het hoogseizoen jaarlijks van 20 april tot 20 mei). Momenteel</p>
--	--

	<p>heeft het bedrijf in het hoogseizoen circa 250 bezoekers per dag en in de komende 10 jaar wordt jaarlijks een groei voorzien van circa 10 bezoekers per dag.</p> <p>Er is een aanvullende verkeerstoets uitgevoerd door Accent adviseurs waarbij als bijlage 11 het volledige rapport is ingesloten. In het rapport wordt geconcludeerd dat het parkeeraanbod van 140 parkeerplaatsen ruim voldoende is om aan de gemiddelde parkeervraag van 131 parkeerplaatsen per dag op basis van worst case scenario te voldoen. Conclusie qua verkeersbewegingen is dat de inzichtelijk gemaakte toename niet leidt tot een overschrijding van de gewenste intensiteit op de betreffende erftoegangswegen. De intensiteit past in zowel een gemiddelde als in een pieksituatie ruim in de huidige wegcatégorisering. Met dergelijke intensiteiten is het bovendien niet te verwachten dat op kruispuntniveau problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan. Het is dan ook niet nodig om aanvullende maatregelen te treffen.'</p>
<p>Consequenties voor het bestemmingsplan</p>	
<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een aanpassing van hoofdstuk 4.7 'Verkeer en infrastructuur' van de plantoelichting van het bestemmingsplan (aanvulling van het onderdeel 'Bezoekers en personenauto's'), zoals hierboven genoemd. Verder heeft dit onderdeel van de zienswijze geleid tot het uitvoeren en overleggen van een verkeerskundige toets door adviesbureau Accent adviseurs, de 'Verkeerstoets kwekerij Bouten', d.d. 20 april 2021. De overgelegde verkeerskundige toets deel uit laten maken van de onderbouwing van het bestemmingsplan.</p>	

Zienswijze	Beantwoording
<p><i>2. Kenmerken/functies van de Kerkstraat en Ouddorp zijn niet of onvoldoende bij de onderbouwing van het plan betrokken / Ten onrechte constatering dat er geen te beschermen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn</i></p>	
<p>Reclamanten geven aan dat de kenmerken/functies van de Kerkstraat en/of Ouddorp niet of onvoldoende bij de onderbouwing van het plan zijn betrokken. De Kerkstraat en/of Ouddorp kenmerken zich als:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. woonstraat en ontsluitingsweg voor bewoners van Ouddorp, Kerkstraat en het woongebied Kleine Solberg; 2. diverse gezinnen woonachtig met jonge kinderen; 3. smalle tot zeer smalle straten (met name Ouddorp), waar woonhuizen tot op zeer korte afstand van de weg gelegen zijn; 4. het ontbreken van 2-zijdige trottoirs en op sommige delen totaal geen trottoir; 5. relatief slechte wegverharding (geluid); 	<p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze van reclamanten is er een verkeerskundige onderbouwing toegevoegd aan het bestemmingsplan 'Ouddorp 9 Beesel' en is er in hoofdstuk 4.7 'Verkeer en infrastructuur' een uitgebreidere verkeersparagraaf opgenomen. Hieruit komt naar voren dat de verkeersafwikkeling van het plan geen belemmeringen oplevert voor de Kerkstraat en/of Ouddorp. Zie voor meer toelichting de onderdelen 1, 4 en 5.</p>

<p>6. intensieve fiets- en wandelstraten voor toeristen, recreanten en eigen inwoners;</p> <p>7. ontsluitingsweg (Kerkstraat) voor basisschool Het Spick, waar regelmatig sprake is van verkeersonveilige situaties, inclusief ontmoetingsruimte voor ouderen, mede gebruikmakend van scootmobielen;</p> <p>8. beschermd dorpsgezicht (Ouddorp).</p> <p>Daarnaast geven reclamanten in de zienswijze aan dat in hoofdstuk 4.4 van de onderbouwing (pag. 38) ten onrechte geconstateerd is dat er in en nabij het plangebied geen te beschermen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn.</p>	<p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze van reclamanten is in de plantoelichting in hoofdstuk 4.4 'Cultuurhistorie en Archeologie' de tekst aangepast naar: 'Zoals uit de bovenstaande waardenkaart blijkt zijn er in en direct aangrenzend aan het plangebied geen te beschermen cultuurhistorische waarden aanwezig. Op relatief korte afstand is de Molen "De Grauwe Beer" gelegen en in de kern van Beesel zijn meerdere monumenten gelegen.'</p>
<p>Consequenties voor het bestemmingsplan</p>	
<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot de aanpassing van de tekst in hoofdstuk 4.4. 'Cultuurhistorie en Archeologie' van de plantoelichting van het bestemmingsplan, zoals hierboven genoemd.</p>	

Zienswijze	Beantwoording
<p><i>3. De onderbouwing in de plantoelichting van de toename van stikstofdioxide en fijnstof leidt tot vraagtekens.</i></p>	
<p>Reclamanten geven in de zienswijze aan dat in hoofdstuk 4.1.5 (luchtkwaliteit), pagina's 29 en 30, van de plantoelichting bij de onderbouwing van de toename van stikstofdioxide en fijnstof alleen de toename door 4 vrachtwagens (als werkdaggemiddelde) wordt benoemd, en dat de toename aan voertuigbewegingen (heen en terug) blijikbaar niet relevant is.</p>	<p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze van reclamant zijn in hoofdstuk 4.1.5 van de plantoelichting bij de onderbouwing van de toename van stikstofdioxide en fijnstof - naast de aldaar opgenomen extra verkeersgeneratie van circa 4 vrachtwagenbewegingen per etmaal (wekdaggemiddeld) - alsnog ook de gevolgen van de toename van voertuigbewegingen (heen en terug) opgenomen. In dit hoofdstuk is het onderdeel 'NIBM-tool' aangevuld met de volgende tekstpassage: 'In de NIBM-tool wordt een jaar van realisatie ingegeven waarbij elk volgende jaar de emissies van de voertuigen dalen door de verscherpte wetgeving vanuit overheidszijde. Gelet op de vanuit de initiatiefnemer verwachte jaarlijkse beperkte groei van bezoekers is een eventuele toename van verkeersbewegingen in de komende 10 jaar qua emissie van stikstofdioxide en fijnstof weg te strepen tegen de verminderde emissies van de voertuigen in de komende jaren. Er is aanvullend een extra berekening gemaakt waarbij een toename van 50 voertuigen (100 extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde) als uitgangspunt is genomen waarvan 4% vrachtverkeer. Deze</p>

	berekening laat een verwaarloosbare toename van stikstofdioxide en fijnstof zien. De conclusie blijft daarbij dat de bijdragen van het extra verkeer niet in betekenende mate is en dat geen nader onderzoek nodig is.'
Consequenties voor het bestemmingsplan	
Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een aanpassing van hoofdstuk 4.1.5 'Luchtkwaliteit' van de plantoelichting van het bestemmingsplan (voor het onderdeel 'NIBM-tool'), zoals hierboven genoemd.	

Zienswijze	Beantwoording
<i>4. Trillingen door extra vrachtwagenbewegingen</i>	
Reclamanten geven in de zienswijze verder aan dat ook trillingen zullen toenemen als gevolg van vol beladen vrachtauto's die het bedrijf aandoen of daarvan vertrekken. Minimaal 4 vrachtwagens extra per dag betekent 8 extra bewegingen per dag door Ouddorp, waar het al nauwelijks mogelijk is om met 2 personenauto's elkaar te passeren en waar gevels van woningen en de historische muur van het kerkhof op circa 50 cm van de weg gesitueerd zijn.	<p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze van reclamanten is in hoofdstuk 4.7 'Verkeer en infrastructuur' van de plantoelichting de volgende tekstpassage opgenomen over trillingen, waaruit blijkt dat een toename van trillingen als gevolg van een toename van vol beladen vrachtauto's, met mogelijk negatieve effecten op de woningen Ouddorp en op de historische muur van het kerkhof, niet aannemelijk is:</p> <p><i>'4.7 Verkeer en infrastructuur</i></p> <p><i>Trillingen:</i></p> <p>Bloemen- en Plantenkwekerij Bouten B.V. maakt in hoofdzaak gebruik van de vrachtwagen voor transport van planten. Dit zijn producten die prima met volle vrachtwagens getransporteerd kunnen worden zonder dat sprake is van "zwaar" beladen vrachtwagens, waarvan bijvoorbeeld met zandtransport sprake is. Daarbij heeft Bloemen- en Plantenkwekerij Bouten B.V. sinds 2020 een laaddock met bedrijfsruimte in Herongen bij afzetorganisatie Rhein-Maas om de bestaande vervoersbewegingen zo maximaal mogelijk te combineren. Zo kan een vervoersbeweging om planten weg te brengen vanuit de kwekerij naar de afzetorganisatie Rhein-Maas in Herongen worden gecombineerd met het ophalen van aangekochte planten van derden welke deze in Herongen afleveren. Hiermede vindt ten opzichte van vóór 2020 (na uiteraard een aanloopperiode van gewinning) nog nauwelijks rechtstreekse beleving plaats vanuit andere kwekers. Hiermede wordt nu reeds vanuit initiatiefnemer een slimme combinatie gemaakt om onnodige transportstromen (lees beperkt beladen vrachtwagenbewegingen) te voorkomen. Gelet op het feit dat dit ook kostenbesparingen met zich meebrengt zal</p>

	<p>initiatiefnemer er alles aan gelegen zijn dit zo maximaal mogelijk te doen. Gelet hierop verwacht initiatiefnemer niet dat er 4 of meer extra vervoersbewegingen met vrachtwagens per weekdaggemiddelde benodigd zijn. Op basis van bovengenoemde nadere toelichting behoeft geen vrees te zijn voor toename van trillingen.</p> <p>Het extra vrachtverkeer is er alleen in de maanden november en december. Nu is er in deze maanden alleen inkoop en in die maanden kan dus de heenvracht al extra worden benut voor afzet middels eigen vervoer. Echter er is worst-case doorgerekend in de plannen.'</p>
<p>Consequenties voor het bestemmingsplan</p>	
<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een aanpassing van hoofdstuk 4.7 'Verkeer en infrastructuur' van de plantoelichting van het bestemmingsplan (aanvulling met het onderdeel 'Trillingen'), zoals hierboven genoemd.</p>	

Zienswijze	Beantwoording
<p>5. <i>Ontsluiting. Kerkstraat en Ouddorp zijn niet geschikt om de extra verkeersbewegingen te verwerken.</i></p>	
<p>Reclamanten geven in de zienswijze aan dat de ontsluiting van dit bedrijf nader onder de loep genomen dient te worden. Kerkstraat en Ouddorp zijn niet geschikt om de met de uitbreiding gemoeide extra verkeersbewegingen op een acceptabele en veilige manier te verwerken.</p>	<p>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze van reclamanten zijn in hoofdstuk 4.7 'Verkeer en infrastructuur' van de plantoelichting in de onderdelen 'Bezoekers en personenauto's' en 'vrachtwagenbewegingen en nieuw laaddock' de volgende tekstpassages opgenomen, waaruit blijkt dat de ongeschiktheid van de Kerkstraat en Ouddorp om de extra verkeersbewegingen te verwerken niet aannemelijk is:</p> <p><i>Bezoekers en personenauto's</i></p> <p>'Er is een aanvullende verkeerstoets uitgevoerd door Accent Adviseurs waarbij als bijlage 11 het volledige rapport is ingesloten. Conclusie qua verkeersbewegingen is dat de inzichtelijk gemaakte toename niet leidt tot een overschrijding van de gewenste intensiteit op de betreffende erftoegangswegen. De intensiteit past in zowel een gemiddelde als in een pieksituatie ruim in de huidige wegcategorisering. Met dergelijke intensiteiten is het bovendien niet te verwachten dat op kruispuntniveau problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan. Het is dan ook niet nodig om aanvullende maatregelen te treffen.'</p> <p><i>'Vrachtwagenbewegingen en nieuw laaddock</i></p>

	<p>De ontsluiting voor aan- en aflevering door bedrijven voor vrachtwagens zal conform de huidige situatie via Ouddorp-Kerkstraat-Nieuwstraat-Bussereindseweg in de richting van de A73 worden gehandhaafd. Momenteel wordt, gezien de omvang van het bedrijf, niet met volle vrachtwagens product aan/afgevoerd. In de huidige situatie is sprake van 4 verkeersbewegingen met de eigen vrachtauto en 4 vervoersbewegingen met vrachtwagens vanuit toeleveranciers. In de situatie na uitbreiding kan de beladingsgraad van de vrachtwagens verder toenemen waardoor slechts enkele vrachtwagenbewegingen in de piekperiode te verwachten zijn. Dit mede gelet op het feit dat vanuit Kwekerij Bouten op Veiling Rhein Maas te Herongen (Duitsland) sinds kort een verzamelbox wordt gehuurd om transportstromen met eigen transport zo maximaal mogelijk te kunnen combineren om vervoersbewegingen uit te kunnen sparen alsook de bijbehorende kosten. Ter hoogte van de loods aan de zuidwestkant van het plangebied zal een nieuw laaddock worden gerealiseerd. Hierbij zal ook een opstel- en wachtruimte worden gerealiseerd.'</p>
<p>Consequenties voor het bestemmingsplan</p>	
<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt tot een aanpassing van hoofdstuk 4.7 'Verkeer en infrastructuur' van de plandoelstelling van het bestemmingsplan (aanvulling van het onderdeel 'Bezoekers en personenauto's' en aanvulling met het onderdeel 'Vrachtwagenbewegingen en nieuw laaddock'), zoals hierboven genoemd.</p>	

3. Conclusie

Samengevat is de ingediende zienswijze gedeeltelijk gegrond. De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassingen in de regels en in de verbeelding van het bestemmingsplan. De ingediende zienswijze leidt wel tot bovengenoemde aanpassingen in onderdelen van de plandoelstelling van het bestemmingsplan en tot aanvulling van de onderbouwing van het bestemmingsplan met het overgelegde onderzoek 'Verkeerstoets kwekerij Bouten', Accent adviseurs, d.d. 20 april 2021.

Beesel, 4 mei 2021.