

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Bestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Voederheil Zeeland'

INHOUD

- 1. *Aanleiding bestemmingsplan***
- 2. Ter inzage**
- 3. Ingediende zienswijzen**
 - 3.1 Indieners zienswijzen
 - 3.2 Ontvankelijkheid zienswijzen
- 4. Toelichting op terugkomende thema's in de zienswijzen**
 - 4.1 Verkeersontsluiting- en afwikkeling
 - 4.2 Voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplan Brandweerkazerne
 - 4.3 Communicatie-Omgevingsdialoog
 - 4.4 behoeft aan bedrijventerreinen
 - 4.5 Zichtlocatie
- 5. Reactie op ingediende zienswijzen**
 - 5.1 Aanwonende 1
 - 5.2 Bedrijf Landweer 32
 - 5.3 Zienswijzen 3 tot en met 6 (Bewoners Rondweg Uden)
 - 5.7 Boskamp Willems Advocaten, namens Zeelandse Ondernemersvereniging (ZOV)
 - 5.8 Bewoners Kreitsberg 17
 - 5.9 Bedrijf Voederheil 18 b
 - 5.10 Bedrijf Voederheil 18 d
 - 5.11 Boskamp Willems advocaten, namens bedrijven westkant Voederheil
 - 5.12 Natuurorganisaties in de Maashorst
 - 5.13 Boskamp Willems advocaten,
- 6. Overzicht van wijzigingen**
 - 5.1 *Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen*
 - 5.2 *Ambtshalve wijzigingen*

1 Aanleiding bestemmingsplan

Op 9 december 2021 heeft de gemeenteraad van de voormalige gemeente Landerd het bestemmingsplan 'brandweerkazerne en nevenlocatie, Zeeland' vastgesteld. In dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat binnen 2 jaar na ingebruikname van de kazerne op bedrijventerrein Voederheil een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein moet zijn gerealiseerd. Ook moeten we de bestaande ontsluiting via Landweer op Voederheil afsluiten (vanaf nu: 'afsluiting van Landweer').

Aan de west- en zuidkant van het bestaande bedrijventerrein worden bedrijfskavels ontwikkeld als afronding van het bedrijventerrein. De nieuwe ontsluitingsweg en bedrijfskavels zijn niet mogelijk binnen de geldende bestemmingsplannen. Daarom hebben we een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Ook wijzigen we aan de noordkant van het plangebied de vorm van een bedrijfsbestemming en scherpen we de woonbestemming van Voederheil 16 aan. Voor de beoogde invulling van het plangebied is een stedenbouwkundig plan, een bestemmingsplan en een beeldkwaliteitsplan opgesteld.

2 Ter inzage

De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is op woensdag 13 december 2023 bekendgemaakt via een publicatie in het Gemeenteblad van Maashorst.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 14 december 2023 tot en met woensdag 24 januari 2024 voor eenieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Maashorst te Uden. Naast deze terinzagelegging was (en is) het ontwerpbestemmingsplan digitaal te raadplegen via de website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Er zijn in totaal 13 zienswijzen binnengekomen tegen het ontwerpbestemmingsplan die binnen de termijn zijn ingediend.

3 Ingediende zienswijzen

3.1 Indieners zienswijzen

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. Bewoner 1;
2. Bedrijf 1;
3. Zienswijze bewoners Rondweg Uden 1;
4. Zienswijze bewoners Rondweg Uden 2;
5. Zienswijze bewoners Rondweg Uden 3;
6. Zienswijze bewoners Rondweg Uden 4;
7. Boskamp Willems Advocaten, namens Zeelandse Ondernemersvereniging (ZOV);
8. Bewoner 2;

9. Bedrijf 2;
10. Bedrijf 3;
11. Boskamp Willems Advocaten, namens bedrijven Westkant Voederheil;
12. Natuurorganisaties in de Maashorst;
13. Boskamp Willems Advocaten, namens vastgoedeigenaar.

3.2 *Ontvankelijkheid zienswijzen*

Een zienswijze is ontvankelijk als deze is ingediend binnen de termijn dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. In het onderhavig geval zijn alle zienswijzen binnen de termijn ingediend.

4 **Terugkomende onderdelen uit de zienswijzen**

In meerdere zienswijzen komen enkele dezelfde thema's terug. Dit zijn zienswijzen op de afsluiting van Landweer en de omgevingsdialoog in het kader van voorliggend bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024'. Om de leesbaarheid te bevorderen zijn eerst centraal in dit hoofdstuk vaker terugkerende onderdelen uit de zienswijzen toegelicht en beantwoord. Dit voorkomt herhalingen bij de beantwoording van de verschillende zienswijzen. Deze samenvatting is onderstaand weergegeven. De samenvatting begint met een algemene inleiding, gevolgd door het formuleren van antwoorden op zienswijzen over de afsluiting van Landweer in chronologische volgorde van het hiervoor doorlopen het traject. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de doorlopen stappen tijdens de omgevingsdialoog voor het voorliggende bestemmingsplan en een samenvatting van het onderzoek naar behoefte aan bedrijventerrein in Maashorst en specifiek in Zeeland.

In het vervolg (hoofdstuk 5) zijn de zienswijzen individueel weergegeven en beantwoord. Hierbij is waar nodig verwezen naar dit centrale hoofdstuk (4).

4.1 **Inleiding**

In december 2021 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil Zeeland vastgesteld. Omwille van het verminderen van verkeersoverlast voor bewoners van de weg Voederheil is besloten om een zogenaamde voorwaardelijke verplichting in dit bestemmingsplan op te nemen. In deze voorwaardelijke verplichting is het volgende vastgelegd: "na het vaststellen van onderhavig bestemmingsplan wordt zo snel mogelijk een ontsluitingsweg (op Bergmaas, Piekenhoek of Peelweg) én afsluiting van de Landweer gerealiseerd, doch uiterlijk twee jaar na ingebruikname van de brandweerkazerne en nevenlocatie, onder voorbehoud van het kunnen aankopen van de benodigde gronden én een onherroepelijk bestemmingsplan of omgevingsplan voor de nieuwe ontsluitingsweg".

Eén van de onderdelen van deze verplichting is de afsluiting van de aansluiting van Landweer op Voederheil. De afsluiting van Landweer is geen onderdeel van voorliggend bestemmingsplan. Voor de afsluiting van Landweer hoeft het planologische kader niet te worden gewijzigd. Op dit moment geldt voor de Landweer al een bestemming 'Verkeer'. Deze is ook nodig voor de inrichting ter plaatse van de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Het bovengenoemde bestemmingsplan waarin dit is opgenomen, is onherroepelijk sinds begin 2022. Het vastgestelde bestemmingsplan Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil Zeeland stond open voor beroep, waarvan destijds geen gebruik is gemaakt. Desondanks is tijdens de omgevingsdialoog voor het ontwerpbestemmingsplan de afsluiting van Landweer wel diverse keren aan de orde gekomen, zo ook in meerdere zienswijzen. Om een compleet beeld te geven beantwoorden we daarom toch de zienswijzen die betrekking hebben op de afsluiting Landweer.

Om tot de afsluiting te komen moeten nog enkele stappen worden gezet:

- Eerst moet een nieuwe ontsluitingsweg worden gerealiseerd. Hiervoor dient het planologische kader gewijzigd te worden, waarvoor voorliggend bestemmingsplan is opgesteld.
- Er moet een verkeersbesluit genomen worden om Landweer af te sluiten. Een verkeersbesluit is een besluit dat het college van Burgermeester en Wethouders moet nemen en onder andere nodig is wanneer er verkeerstekens worden geplaatst of verwijderd die een gebod of verbod inhouden. Daarnaast geldt deze verplichting ook voor infrastructurele maatregelen indien deze leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken. Bekendmaking van verkeersbesluiten vindt plaats door publicatie van het besluit in het Gemeenteblad. Tegen een verkeersbesluit is het mogelijk bezwaar in te dienen bij het college van Burgemeester en Wethouders en daarna (administratief) beroep in te stellen bij de rechtbank.

4.2 Omgevingsdialoog 'Verkeersmodelstudie Zeeland 2021' en bestemmingsplan 'Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland' – Afsluiting Landweer

De in het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne opgenomen voorwaardelijke verplichting komt onder andere voort uit de variantenstudie 'Verkeersmodelstudie Zeeland' uit 2021 die ook bij de toelichting (bijlage 7) van voorliggend bestemmingsplan is gevoegd. In de variantenstudie uit 2021 is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling van de woonwijk Repelakker III en de uitbreiding van bedrijventerrein Voederheil op het wegennet in het dorp Zeeland. Uit deze studie is variant 2 (toelichting bijlage 5), waarin een extra ontsluiting vanuit het bedrijventerrein Voederheil naar de Bergmaas en het opheffen van de huidige ontsluiting van het bedrijventerrein via de Landweer is opgenomen, beoordeeld als verkeerskundig de meest positieve variant.

Voor de totstandkoming van dit rapport met verkeersoplossingen voor heel Zeeland (waaronder een nieuwe ontsluitingsweg voor bedrijventerrein Voederheil en de afsluiting van Landweer), is een participatietraject gevoerd. Dit was voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne. Voor gesprekken over verkeersmodelstudie zijn naast omwonenden onder andere vertegenwoordigers van de ondernemers uitgenodigd en zij hebben de verslagen ontvangen. Wij verwijzen hiervoor naar de betrokkenheid van o.a. de Zeelandse Ondernemersvereniging (ZOV). Zij is één van de belangengroepen die betrokken is geweest bij de totstandkoming van de verkeersmodelstudie. Via deze vertegenwoordigers zijn ondernemers op het bedrijventerrein betrokken geweest bij de verkeersmodelstudie. In paragraaf 5.4.2. onder het kopje *‘Omgevingsdialog bestemmingsplan ‘Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland’* is dit traject verder toegelicht. De verkeersmodelstudie Zeeland is vastgesteld, hierin was de afsluiting van Landweer reeds opgenomen.

Voorafgaand aan het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne hebben de bewoners van Voederheil zich verenigd en een gezamenlijke zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Tevens hebben zij een visie gepresenteerd hoe de weg Voederheil er in hun ogen in de toekomst idealiter uit zou kunnen komen te zien. In deze visie wordt het afsluiten van Landweer benoemd als topprioriteit, samen met het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg ten behoeve van de leefbaarheid van de bewoners van de weg Voederheil. Dit heeft geleid tot het toevoegen van een voorwaardelijke verplichting aan het bestemmingsplan. Dat de voorwaardelijke verplichting na de zienswijzenperiode is opgenomen neemt niet weg dat hiertegen nog beroep openstond bij de Raad van State, waarvan destijds geen gebruik is gemaakt.

4.3 Redenen voor afsluiting Landweer

De weg Voederheil betreft één van de oorspronkelijke bebouwingslinten van Zeeland en is al herkenbaar op topografische kaarten uit de 19^e eeuw. De doorgaande verbindingswegen werden van oudsher gevormd door de Reekseweg en de Udenseweg. De weg Voederheil takte hierop aan en verbond de doorgaande route tussen Uden en Reek met de buurtschappen Nabbegat en Zevenhuis. Langs de weg was sprake van een herkenbare lintstructuur, bestaande uit vrijstaande woningen en boerderijen. Nadat eind jaren '60 van de vorige eeuw de Peelweg en de Bergmaas in gebruik werden genomen, veranderde ook de verkeerstructuur voor Voederheil. De weg Voederheil ging vanaf dat moment een belangrijkere rol spelen bij de ontsluiting van het dorp Zeeland met de omliggende hoofdverkeersstructuur. Deze rol heeft het tot op de dag van vandaag. Vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw zijn de bedrijventerreinen Voederheil en Hoefslag-Roskam gefaseerd tot ontwikkeling gekomen en is ook het dorp in omvang toegenomen. Vanaf circa 10 jaar geleden is de realisatie van bedrijventerrein Voederheil II gestart met een extra ontsluiting op de weg Voederheil via Landweer. Recentelijk zijn ook de nieuwe brandweerkazerne en een sportschool aan de weg Voederheil opgeleverd.

Deze stapsgewijze ontwikkelingen en groei hebben ertoe geleid dat de (verkeers)druk op de weg Voederheil navenant is toegenomen. De hiervoor geschetste ontwikkelingsgeschiedenis van de omgeving van het oorspronkelijke agrarische lint Voederheil heeft ertoe geleid dat het woon- en leefklimaat hier in de afgelopen decennia is verslechterd. De ontwikkeling van de aangrenzende bedrijventerreinen en het dorp hebben gezorgd voor een toename van verkeersbewegingen (waaronder vrachtverkeer) en de bijbehorende afslaan bewegingen richting het bedrijventerrein. Tegelijkertijd wordt de straat in toenemende mate door verschillende functies gebruikt, namelijk ten behoeve van overige bedrijvigheid, brandweer, woningen, agrarische bedrijven. Dit trekt verschillende (vaak conflicterende) modaliteiten aan, denk aan vrachtverkeer, autoverkeer, maar ook fietsers en voetgangers. Ook vanwege de aan de weg Voederheil gelegen bushalte, waar onder andere veel scholieren gebruik van maken. Voorgaande heeft bij bewoners van deze straat een effect op de mate van het ervaren van overmatige hinder en het gevoel van onveiligheid en doet daarmee afbreuk aan het woon- en leefklimaat van de straat. Het afsluiten van de Landweer zorgt voor een substantiële afname van bedrijfsverkeer en versterkt en herstelt het woon- en leefklimaat van de straat. Andersom zal de ontsluiting van het bedrijventerrein Voederheil niet verslechteren, maar voor een deel van de percelen zelfs verbeteren, door een directe ontsluiting op de Bergmaas. De verminderde verkeersdruk op Voederheil biedt kansen om tot een herinrichting te komen van deze straat die meer recht doet aan de ligging, de bebouwingsstructuur en de beschikbare ruimte.

In de verkeersmodelstudie Zeeland uit 2021 is op basis van de beoordeling en weging van de beoordelingscriteria gebleken dat variant 2 (aansluiting bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas en afsluiting op de weg Voederheil) verkeerskundig de meest positieve variant is. De nieuwe ontsluitingswegen naar zowel Repelakker als Voederheil, zorgen ervoor dat de wegen in het dorp Zeeland het meest worden ontlast. Vooral het ontlasten van de route door het centrum weegt zwaar mee in de afweging. Daarbij komt dat in deze variant de weg Voederheil en de Udenseweg worden ontlast en dat het verkeer op de Vaandriglaan niet (significant) toeneemt. Ook variant 1 (ontsluiting bedrijventerrein Voederheil via bestaande weg Voederheil) heeft een positieve score, mede doordat ook deze variant de route door het centrum ontlast. Ook Voederheil wordt in deze variant ontlast, maar in iets mindere mate dan in variant 2.

Tijdens de besluitvorming over het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne in 2021 is door de gemeenteraad onder andere gewogen dat de komst van een nieuwe ontsluitingsweg én de afsluiting van Landweer verkeerstechnisch niet noodzakelijk zijn, waarbij overigens nog geen rekening was gehouden met een verdere uitbreiding van het bedrijventerrein. In het raadsvoorstel voor de vaststelling van het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne is hierover het volgende opgenomen: “Hoewel de ontwikkeling qua verkeer theoretisch kan worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur, wordt uw raad na samenspraak met de buurt voorgesteld om zo snel mogelijk na het vaststellen van het bestemmingsplan voor de brandweerlocatie een nieuwe ontsluitingsweg (op Bergmaas, Piekenhoek of Peelweg) en de afsluiting van de Landweer te realiseren, doch binnen uiterlijk 2 jaar na ingebruikname van de brandweerlocatie.”

4.4 Bereikbaarheid bedrijven als gevolg van afsluiting Landweer

In opdracht van de gemeente Maashorst heeft een verkeerskundig bureau naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen onderzocht welke gevolgen het afsluiten van Landweer (in combinatie met de ontsluitingsweg) heeft voor de bereikbaarheid van de percelen op het bedrijventerrein Voederheil. De onderzoeksresultaten (met illustraties) staan in het rapport 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil' (zie toelichting bijlage 7).

Uit de inventarisatie blijkt dat de algehele bereikbaarheid van het bedrijventerrein ter hoogte van de weg Voederheil niet zal verslechteren op het moment dat Landweer (ter hoogte van Voederheil) wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer; en er een nieuwe ontsluiting wordt gerealiseerd vanaf de Bergmaas. Daarmee beoordeelt het bureau deze situatie als acceptabel.

Uit de uitgevoerde reistijdanalyse op basis van Google Maps blijkt dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein minimaal hetzelfde blijft of zelfs verbetert ten opzichte van huidige situatie. Dit laatste geldt voor de meeste percelen. Voor de bestemmingen aan het wegvak Landweer ter hoogte van de Voederheil (het af te sluiten gedeelte) is geconstateerd dat verkeer dat vanaf de rotonde Bergmaas-Voederheil komt en een bestemming heeft aan dit wegvak, circa 1 minuut extra reistijd zal hebben om via de nieuwe ontsluiting de locatie te bereiken. Deze extra reistijd ten opzichte van de huidige situatie is relatief beperkt en wordt daarmee acceptabel geacht. Bovendien staat hier tegenover dat de reistijd voor andere bestemmingen zal verbeteren. Een voorbeeld hiervan is de bestemming Landweer 12. In de huidige situatie is de reistijd 3 minuten vanaf de rotonde Peelweg/Bergmaas. Door de komst van de nieuwe ontsluiting zal deze bestemming vanaf de Bergmaas sneller bereikbaar zijn (circa 1 minuut sneller). Door de aanwezigheid van de Hogeweg blijft het oostelijke gedeelte van het bedrijventerrein goed bereikbaar vanaf de Voederheil.

Door het afsluiten van de Landweer voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Voederheil, zal de Landweer hier een doodlopende weg worden (uitgezonderd (brom)fietsverkeer). Vrachtauto's kunnen bij de aanliggende bedrijven vooruit inrijden en achteruit uitdraaien en keren. Om deze achteruitbeweging mogelijk te maken moet een extra strook verharding aangebracht worden, zodat vrachtverkeer kan keren. Of andersom; achteruit het perceel oprijden, waarbij laden en lossen makkelijk is. Deze volledige keerbeweging is in de huidige situatie niet nodig, doordat vrachtverkeer in twee richtingen het industrieterrein kan verlaten. Door het aanbrengen van een verhardingsstrook kan vrachtverkeer vooruit of achteruit de bedrijven bereiken en blijft de bereikbaarheid van deze percelen gehandhaafd. De verhardingsstrook is inpasbaar in de berm tussen de rijbaan en het perceel van de sportschool en mogelijk volgens het daar geldende bestemmingsplan.

De gemeente treft de uit het onderzoek voortkomende benodigde maatregelen om de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijven te borgen. Voor bedrijven die zich in de toekomst vestigen aan het doodlopende deel van Landweer geldt dat ze hun terreininrichting hierop aan kunnen passen. De regels van het voorliggende bestemmingsplan bieden hier de ruimte voor. Ook in

het bijbehorende beeldkwaliteitsplan is hier een specifieke passage over opgenomen: “Er moet voldoende ruimte op het eigen perceel aanwezig zijn om te laden en lossen en zo nodig te keren.”

4.5 Standpunt over afsluiting Landweer

De gemeenteraad achtte ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan ‘Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland’ het herstellen van de (ruimtelijke) kwaliteit en leefbaarheid van de weg Voederheil van belang. De gemeenteraad van Maashorst staat inhoudelijk achter de keuzes die de voormalige gemeente Landerd maakte. Gelet op de beginselen van behoorlijk en betrouwbaar bestuur vinden wij het bovendien belangrijk om uitvoering te geven aan de voorwaardelijke verplichting. De komst van een nieuwe ontsluitingsweg, en daardoor verwachte lagere verkeersintensiteit op Landweer, leidt voor ons niet tot heroverweging van de afsluiting van Landweer. De verkeerstechnische noodzaak voor de leefbaarheid voor omwonenden is zoals bovengenoemd al gewogen door de gemeenteraad bij het vaststellen van het bestemmingsplan ‘Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland’.

In de zienswijzen wordt verzocht om in overleg met o.a. ondernemers tot een passende verkeersoplossing te komen. In 2023 zijn er verschillende overlegmomenten met ondernemers geweest, maar dat heeft niet geleid tot een gezamenlijk gedragen oplossing. Vervolgens vroegen we tijdens de omgevingsdialoog diverse keren om een inhoudelijke reactie op de plannen, waaronder de nieuwe ontsluitingsweg, aan de omgeving. Dit gebeurde bijvoorbeeld op de centrale bijeenkomst op 10 juli 2023 met de mogelijkheid om ook naderhand nog te reageren via reactieformulieren. Daarnaast is tijdens de gesprekken met vertegenwoordigers van ondernemers gevraagd of zij aan konden geven hoe we de plannen aan konden passen zodat zij hier positiever tegenaan zouden kijken. Toen is aangegeven dat zij geen opmerkingen of suggesties op het plan wilden geven. Wij zien daarom geen meerwaarde in het opnieuw opstarten van een inhoudelijk gesprek over een verkeersoplossing. Zoals aan het eind van deze paragraaf is toegelicht, gaan wij wel in overleg over de vormgeving van de afsluiting.

Later hebben de ondernemers wel suggesties gedaan voor andere ontsluitingsmogelijkheden en de mogelijkheid geopperd voor eenrichtingsverkeer. In enkele zienswijzen wordt verwezen naar de door ondernemers aangedragen verkeersontsluiting via perceel Voederheil 24. Deze variant is door ons beoordeeld en hierover hebben we een antwoordbrief aan de initiatiefnemer gestuurd. Deze correspondentie is opgenomen in de toelichting, bijlage 27 van voorliggend bestemmingsplan (pagina 22 t/m 24). In deze brief hebben we beargumenteerd waarom we tot de conclusie kwamen dat de voorgestelde ontsluiting geen geschikte of betere oplossing is voor alle opgaven waar we voor staan dan de door ons voorgestelde oplossing van een ontsluiting op de Bergmaas.

Over het vormgeven van de afsluiting gaan we zoals toegezegd in overleg met de ondernemers die gevestigd zijn in de directe nabijheid van het af te sluiten deel van Landweer en met de ZOV. De vormgeving van de afsluiting en inrichting van de berm staat los van het voorliggende bestemmingsplan. Daarom is de afsluiting ook niet verder uitgewerkt in dit bestemmingsplan. Hoe

de bermen vormgegeven kunnen worden is deels opgenomen in het onderzoek naar de bereikbaarheid van bedrijven als gevolg van de afsluiting van Landweer.

4.6 Variantenstudie ontsluitingsweg

In het kader van het bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024' zijn in de rapportage 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland' uit 2023 3 varianten voor de nieuwe ontsluitingsweg onderzocht. De toezegging tot uitvoering van dit onderzoek was al opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan voor de brandweerkazerne.

Een van de onderzochte varianten is een uitbreiding van de bestaande rotonde Piekenhoek (variant 2) en ook is een extra rotonde op de Peelweg (variant 3) onderzocht. Omdat de provincie eigenaar is van de Peelweg zijn alle varianten voorgelegd aan provincie. Echter blijkt, uit de toelichting bijlage 6 van het bestemmingsplan, dat de provincie alleen bereid is medewerking te verlenen aan een ontsluiting op de Bergmaas (variant 1). Aangezien de provincie als eigenaar van de weg wel benodigd zou zijn voor de andere 2 voorgestelde ontsluitingsopties, zijn deze niet uitvoerbaar.

De realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg is een voorwaarde voor de afsluiting van Landweer. Via dit bestemmingsplan wordt zoals eerder aangehaald geen direct besluit genomen over het afsluiten van Landweer. Het afsluiten van Landweer is een eerder genomen besluit en heeft als zodanig ook geen invloed op de variantkeuze voor een nieuwe ontsluitingsweg. Wel treffen we maatregelen om de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijven te borgen, zoals blijkt uit de paragraaf 4.4. Er is dus geen sprake van een belemmering voor bestaande bedrijven als gevolg van voorliggend bestemmingsplan zoals door enkele indieners van zienswijzen is gesteld.

4.7 Omgevingsdialoog bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024'

Er heeft regelmatig communicatie plaatsgevonden met de zittende ondernemers op Voederheil. Voor het voorliggende bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024' is een uitgebreide en zorgvuldige omgevingsdialoog gevoerd. De omgevingsdialoog bestond onder andere uit 2 centrale bijeenkomsten waarvoor alle ondernemers en omwonenden zijn uitgenodigd. Tijdens de eerste bijeenkomst presenteerden we de bedoeling van het plan en de beoogde globale invulling en hebben we vervolgens voornamelijk informatie opgehaald. We hebben de mogelijkheid geboden reactieformulieren in te vullen. Dit kon zowel op de avond zelf als na de avond. In eerste instantie was dit mogelijk tot 25 juli 2023. Op verzoek van enkele ondernemers hebben we dit uitgesteld tot uiterlijk begin september. Alle reacties en antwoorden hebben we verwerkt in een reactienota. Deze is gepubliceerd op de website van de gemeente. Alle belanghebbenden en betrokkenen informeerden we hierover per e-mail.

Tijdens de centrale bijeenkomsten bleek dat het nodig was om meer gesprekken te voeren met de ondernemers. Naast de centrale bijeenkomsten hebben we meerdere overleggen met individuele ondernemers en gesprekken met vertegenwoordigers van ondernemers gevoerd. Tijdens deze

gesprekken hebben we teruggeblikt op de voor 2022 doorlopen procedures en wederom ruimte geboden om te reageren op de nu voorliggende plannen. De tweede bijeenkomst vond plaats na de overleggen met de vertegenwoordigers van ondernemers. Tijdens dit overleg hebben we de voortgang gepresenteerd en de mogelijkheid geboden om hierop te reageren. Van al deze overleggen en bijeenkomsten zijn verslagen opgesteld en gedeeld met de aanwezigen. Gezamenlijk zijn ze opgenomen in het verslag van de omgevingsdialoog en bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Er is, in tegenstelling tot wat de indiener van een zienswijze aangeeft, wel degelijk met de ondernemers gecommuniceerd.

4.8 *Onderzoek behoefte aan bedrijventerreinen*

Er is een grote behoefte aan bedrijventerreinen in de gemeente Maashorst. In de provinciale prognoses is de vraag naar bedrijfskavels voor Maashorst t/m 2030 15 tot 19 netto hectare en t/m 2040 is de vraag 26 t/m 35 netto hectare. Op dit moment zijn er in Maashorst nauwelijks nieuwe bedrijfskavels meer beschikbaar. Alleen in Reek-Zuid komen naar verwachting op korte termijn 11 woon-werk kavels van beperkte omvang en 1 bedrijfskavel in de verkoop. Het lokale verdiepingsonderzoek van STEC, uitgevoerd in 2023, laat zien dat circa 15% van deze vraag in Zeeland ligt. Ook de vraag naar kavels op korte termijn is groot. Voor Zeeland is de vraag op korte termijn (1 a 2 jaar) bij volledige nieuwbouw 2,7 tot 6,1 netto hectare. Wanneer rekening wordt gehouden met achterblijvend vastgoed, dan is de vraag op korte termijn in Zeeland 1,6 tot 3 netto hectare. Niet alleen de vraag in Maashorst is hoog, dit geldt voor de hele regio Noordoost Brabant. De opgave om nieuwe terreinen te ontwikkelen is dus groot en ook nodig om het lokale MKB voldoende te faciliteren.

Uit de ondernemersenquête 2023 blijkt dat er in Zeeland vooral vraag is naar kleine kavels. Circa driekwart van de ondernemers die de enquête heeft ingevuld vraagt om een kavel van maximaal 5.000 m². De kavels in voorliggend bestemmingsplan, sluiten aan op deze gewenste omvang. Ondernemers die een grotere kavel nodig hebben passen beter op de grotere regionale terreinen in de omgeving.

5 Reactie ingediende zienswijzen

In deze paragraaf worden de zienswijzen beantwoord. Eerst wordt de inhoud van de zienswijze samengevat. Vervolgens wordt de zienswijze beoordeeld en beantwoord. Omdat vaak op dezelfde thema's een zienswijze is ingediend, wordt voor die onderdelen verwezen naar de toelichting per thema in paragraaf 4 van deze nota. Bij iedere zienswijze wordt aangegeven of deze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.1 Bewoner 1

5.1.1 Inhoud zienswijze

De indiener van de zienswijze kan zich volledig vinden in de maximale bouwhoogtes zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Op 21 december 2023 is via email kenbaar gemaakt dat bij vaststelling de regels worden verruimd. Aangezien ondergetekende een woonwerkkavel bewoont en hier woonachtig is, is een bouwhoogte van maximaal 11 meter ter plaatse van zijn achtertuin niet wenselijk. Met naastgelegen ondernemers is eerder al onderling afgesproken dat de bouwhoogte niet hoger dan 8 meter zal worden. Het lijkt erop dat middels de voorgenomen bouwaanduiding de gemeente rekening gehouden heeft met de situatie. Echter is een afstand van 10m tot de erfgrans waarbinnen deze hoogte niet is toegestaan, erg klein. Wij vragen u deze afstand te vergroten tot tenminste 30m ten noorden van kavel ondergetekende.

5.1.2 Reactie gemeente

De indiener van de zienswijze is eigenaar van het perceel, gelegen tussen het bedrijfsp perceel Voederheil 18b-d en het woonperceel Voederheil 16. Ter plaatse geldt een bedrijfsbestemming. Het westelijk gelegen bedrijfspand is tot op vrijwel de perceelsgrens gerealiseerd. De afstand van de bedrijfswoning (Voederheil 18) tot aan de achterste perceelsgrens is circa 32 meter. Op de tussengelegen gronden, onderdeel van het perceel van indiener van de zienswijze, is in het ter plaatse geldende bestemmingsplan een bouwvlak opgenomen. Hier kan bedrijfsbebouwing worden opgericht met een maximale hoogte van 8 meter.

Op het bestaande bedrijventerrein zijn, via een afwijkingsprocedures van het bestemmingsplan, bij meerdere panden in het 'Binnengebied' grotere bouwhoogtes dan 8 meter vergund. In lijn met deze ontwikkelingen nemen we in het bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024' een afwijkingsregeling op in de bedrijfsbestemming in het binnengebied zodat onze toetsingscriteria bij vergunningaanvragen helder zijn. Ter plaatse is in het bestemmingsplan het afwijkingsgebied (weergegeven met 'specifieke bouwaanduiding - 1') op 10 meter van de perceelsgrens gelegd, oftewel 7 meter verder van de grens van het bouwvlak waar een hoogte van 8 meter gerealiseerd mag worden.

Hierbij moet benadrukt worden dat het dus een afwijkingsregeling betreft en niet een bouwmogelijkheid 'bij rechte'. Per abuis was in het ontwerpbestemmingsplan echter wel het afwijkingsgebied op de verbeelding opgenomen, maar niet de toetsingscriteria in de regels. Per e-mail aan alle belanghebbenden en betrokkenen is door ons na publicatie van het ontwerpbestemmingsplan (op 21 december 2023) beschreven hoe de regeling bij vaststelling in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Zodoende was het mogelijk om via zienswijzen op deze regeling te reageren. De volgende regels beoogden we op te nemen behorende bij de genoemde specifieke bouwaanduiding:

3.2.4 Afwijken van de bouwregels, nieuw onder b:

Lid 3.2.2 onder e voor het uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' toestaan van een hogere bouwhoogte, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- 1. dit noodzakelijk is vanuit een efficiëntere bedrijfsvoering;*
- 2. de bouwhoogte maximaal 11 m bedraagt;*
- 3. de afwijking stedenbouwkundig-ruimtelijk aanvaardbaar is;*
- 4. het woon- en leefmilieu van de omgeving wordt niet onevenredig aangetast; dit betekent in ieder geval dat de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen niet onevenredig mogen worden beperkt.*

In het beeldkwaliteitplan was al opgenomen:

'In het bestemmingsplan is voor een deel van deelgebied Voederheil II - fase 2 een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor een hogere bouwhoogte. Indien hier gebruik van wordt gemaakt, vraagt het een hoger ambitieniveau van het bouwplan of/ten terreininrichting betreft: duurzaamheid, materiaalgebruik, klimaatadaptatie, natuur inclusieve maatregelen en/of energietransitie.'

Kortweg, er wordt niet zondermeer aan deze afwijkingsmogelijkheid meegewerkt, er zal aan de nodige voorwaarden moeten worden voldaan. Wij zijn van mening dat met een verhouding tussen de extra hoogte na afwijking (3 meter) en de extra afstand (7 meter), met in ogenschouw de specifieke omstandigheden van het geval, sprake is van een stedenbouwkundig acceptabele regeling. Daarmee wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

De ingediende zienswijze was voor ons aanleiding om met de indiener van de zienswijze en de beoogde eigenaar van het nieuwe bedrijfsperceel in gesprek te treden. Met beide partijen is besproken om de beoogde regeling verder aan te scherpen. Hieruit volgt dat de maximale hoogte voor het betreffende aanduidingsvlak geen 11 meter, maar 10 meter kan bedragen. Elders in het plan zal voor het binnengebied wel de 11 meter worden aangehouden.

De afstand tot de perceelsgrens waarop een bouwhoogte van 10 meter mogelijk is, is gewijzigd van 10 meter naar 15 meter. Gezamenlijk is geconcludeerd dat met de afstand van 15 meter tot de

perceelsgrens en de maximaal 2 meter extra hoogte (na afwijking) het woon- en leefklimaat van indiener van de zienswijze niet onevenredig wordt aangetast.

5.1.3 Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze en een gesprek met de indiener van de zienswijze en de beoogde eigenaar van het nieuwe bedrijfsperceel, is in artikel 3.2.4 een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het bouwen tot maximaal 10 meter hoog in plaats van 8 meter hoog ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding op de verbeelding. Op de verbeelding is de specifieke bouwaanduiding opgenomen op 15 meter afstand van de achterste perceelsgrens van de indiener van de zienswijze.

In de rest van het plan is een afwijkingsmogelijkheid tot maximaal 11 meter bouwhoogte opgenomen die als ambtshalve wijziging is doorgevoerd.

5.2 Bedrijf 1

5.2.1 Inhoud zienswijze

Ontsluiting en verkeersafwikkeling

Bewust is destijds gekozen voor deze locatie met de ingang recht tegenover de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein zodat ons bedrijf vooraan, direct zichtbaar op het bedrijventerrein zou zitten en mijn vrachtwagens direct rechtdoor het perceel op en af kunnen rijden.

De rechtstreekse toegang lijkt met de ontwikkeling geblokkeerd te worden. Immers bij het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland heeft u, onder punt 5 zoals ons later is gebleken, opgenomen om de Landweer in het verlengde van mijn hoofd in-/uitgang af te sluiten. Verder zit ik door het afsluiten van de Landweer en het realiseren van een toegangsweg vanaf de Bergmaas niet meer vooraan direct zichtbaar op het bedrijventerrein.

Volgens het besluit van vaststelling bestemmingsplan Brandweer is de afsluiting Landweer nodig om verkeersoverlast op Voederheil terug te dringen. Andere mogelijkheden om verkeersoverlast terug te dringen zijn alleen bekeken in de “Verkeersmodellen studie Zeeland”. Het besluit van de brandweer is hierop gebaseerd terwijl geenszins vaststaat dat ook de ontsluiting van Repelakker, die deel uitmaakt van deze oplossing, wordt gerealiseerd.

Verder is tegen eerdere afspraken in niet gecommuniceerd met de zittende ondernemers op Voederheil 2. Eerder is met ondernemers overleg gevoerd en toegezegd dat maatregelen daaromtrent in overleg met hen tot stand zouden komen. Nu dit niet is gebeurd verzoek ik u om bij de vaststelling van het bestemmingsplan het besluit tot afsluiting van de Landweer te herzien en met o.a. ondernemers in overleg te treden om tot een passende oplossing te komen voor de

verkeersafwikkeling, zoals ook in het eerder genoemde vaststellingsbesluit onder punt 6 is opgenomen.

Latere oplossingen van verkeersontsluiting voor Voederheil die zijn aangedragen door ondernemers zoals een ontsluiting via perceel Voederheil 24 zijn niet bekeken. Ook dit zou met een andere verkaveling en bestemmingsindeling tot oplossing van het probleem kunnen leiden.

Verder is de oplossing van aansluiting op de rotonde bij wat wij noemen Piekenhoek heel snel verlaten hoewel de provincie Noord-Brabant daar niet echt steekhoudende argumenten voor geeft.

Bebouwing(sregels)

Het is onbegrijpelijk dat er in het nieuwe bestemmingsplan kavels komen tussen 1.000 m² en 5.000 m² terwijl in het huidige bestemmingsplan grotere kavels zijn. Dit belemmert zittende lokaal gewortelde ondernemers om naar behoefte in redelijkheid uit te kunnen breiden, door een grotere kavel te kopen op het nieuwe terrein als de bestaande kavel geen uitbreidingsmogelijkheid meer biedt.

Verder geeft u afstanden voor het vrijhouden van bebouwing tot de zijdelingse en achterste perceelsgrenzen van de kavels (en door invoering van een rooilijn ook tot de voorgevel van de kavel). In geval van een kavel van 1.000 m² is dan vrij eenvoudig uit te tellen dat het minimale bebouwingspercentage nauwelijks te halen is en er moet ook nog binnen het perceel worden geparkeerd. Een minimaal bebouwingspercentage is net haalbaar, het maximale bebouwingspercentage wordt door deze regels niet mogelijk. Verzocht wordt om de regels consistent te maken door of de afstanden tot perceelsgrenzen aan te passen of bebouwingspercentages aan te passen of beiden of om tot een andere oplossing te komen.

In het plan blijft de in uw ogen “historische” zandweg als verlengde van Voederheil behouden. Hierdoor wordt aan de westzijde tussen deze zandweg en de Bergmaas een oppervlak aan wegen en groen gelegd dat de oppervlakte van de uit te geven kavels benadeeld. Dit resulteert in alleen de uitgiftemogelijkheid van kleine kavels met de bebouwingsproblemen zoals door mij eerder geschetst. Deze manier van indelen getuigt niet van een zuinig en duurzaam ruimtegebruik. U wilt wel het “historische” zandpad behouden, maar bij de wateronderzoeken wordt melding gemaakt dat de primaire waterloop veranderd wordt in een secundaire en zelfs geheel mag verdwijnen. In onze optiek strookt een en ander niet met elkaar. U heeft het over “historisch” zandpad, terwijl dit pad is aangelegd bij de ruilverkaveling begin jaren 70 van de vorige eeuw, recht en strak als kavelontsluitingsweg.

5.2.2 Reactie gemeente

Planologische situatie

Indiener van de zienswijze geeft aan het perceel gekocht te hebben om direct zichtbaar op het bedrijventerrein te zitten. Ten tijde van de aankoop van het perceel door indiener van de zienswijze, was het bestemmingsplan Voederheil II hier al vigerend en onherroepelijk. In de toelichting van dit bestemmingsplan is de realisatie van fase 2 (tussen de locatie van indiener van de zienswijze en de weg Voederheil) op diverse plaatsen aangekondigd. Deze ontwikkeling was dus te voorzien. Daarnaast is in de beeldkwaliteitsparagraaf van het geldende bestemmingsplan Voederheil II (paragraaf 3.3) opgenomen welke percelen een zichtlocatie hebben. Er is onderscheid gemaakt tussen 'zichtlocaties' en 'binnengebied'. Het perceel van indiener van de zienswijze valt in het 'binnengebied'.

Ontsluiting en verkeersafwikkeling

Uit de 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil', bijlage 7 van de toelichting bij het bestemmingsplan, blijkt dat de profielen ook na het woonrijp maken van voldoende formaat zijn om de bereikbaarheid in stand te houden. In de huidige situatie bereikt het vrachtverkeer het perceel vanaf de achterzijde en verlaat het rechtdoor het terrein. In de toekomst, na de afsluiting, moet het vrachtverkeer het perceel links- of rechtsaf verlaten om de nieuwe ontsluiting te kunnen bereiken. Uit een rijcurvesimulatie blijkt dat een trekker met oplegger de draai richting naar het westen kan maken. Richting het oosten is dit ook mogelijk, maar bestaat de kans dat de achterwielen deels door het gras gaan. Met de ondernemer zal afgestemd worden of de uitrit hiervoor verbreed zal moeten worden.

Voor de antwoorden op de overige zienswijzen over de ontsluiting van het perceel wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van deze zienswijzennota.

Bebouwing(sregels)

Zoals is toegelicht in paragraaf 4.8 van de zienswijzennota, is de behoefte aan bedrijfskavels in de gemeente Maashorst groot. Uit de ondernemersenquête uit 2023 blijkt dat er in Zeeland vooral een vraag is naar kavels tot 5.000 m².

De in het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024' liggen in het verlengde van de regels voor Voederheil II. In artikel 4.2.1 van bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Voederheil II' is onder b. en c. opgenomen dat;

- b De oppervlakte van een bouwperceel mag niet minder bedragen dan 1.000 m²;
- c De oppervlakte van een bouwperceel mag niet meer bedragen dan 5.000 m².

Op het bestaande bedrijventerrein zijn inderdaad percelen die groter zijn dan die 5.000 m², maar daarvoor heeft de gemeente maatwerk geleverd. De algemene lijn blijft de in het bestemmingsplan weergegeven minimale en maximale kavelmaten, mede omdat het provinciale beleid aangeeft dat

als onderdeel van zorgvuldig ruimtegebruik ook gevraagd wordt om het opnemen van een bij het terrein en omgeving passende kavelomvang. In geval van kernen in Landelijk gebied, zoals geldt voor de in dit bestemmingsplan opgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein, is het niet gewenst dat 1 of 2 bedrijven alle capaciteit opgebruiken. De bedrijventerreinen bij kernen in landelijk gebied zijn juist bedoeld voor de kleinere en middelgrote bedrijven die bijdragen aan de vitaliteit van die kernen. De grote(re) bedrijven 'passen beter op de regionale bedrijventerreinen in de omgeving.

Het gebied is bovendien niet geschikt voor grote kavels vanwege de relatief geringe omvang van het gebied. Voederheil West kent een duidelijke groene omkadering. Daarbinnen zijn enkele bedrijfskavels voorzien. De kavels zijn flexibel invulbaar met kleinere kavels, enkele grotere kavels of een mix daarvan. Zeker bij de kleinere kavels kan het interessant zijn in het kader van efficiënt ruimtegebruik als ondernemers gezamenlijk voorzieningen treffen als inritten, parkeren en logistieke buitenruimte.

Indiener merkt op dat de opgenomen regels in het bestemmingsplan met betrekking tot de afstand tot de zijdelingse en achterste perceelsgrens, alsmede de minimale en maximale bebouwingspercentages niet realistisch zijn. De praktijk heeft bij de uitgifte van kavels van Voederheil II uitgewezen dat de bestemmingsplanregeling met afwijkingsmogelijkheid ten aanzien van de afstand tot de perceelsgrenzen en de bebouwingspercentages heeft kunnen voorzien in de behoefte van veel ondernemers. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat de bestemmingsplanregeling uit Voederheil II goed functioneert. Om kleinere ondernemers nog beter te faciliteren hebben wij voor percelen tot 2000m² de afwijkingsregeling voor de afstanden tot de perceelsgrenzen toch aangepast. Ten opzichte van de regeling uit het ontwerp bestemmingsplan hebben wij de afwijkingsmogelijkheid zodanig gewijzigd dat het onder voorwaarden mogelijk is om zowel tegen de zijdelingse als achterste perceelsgrens te bouwen. Ook hebben wij bij rechte het minimale bebouwingspercentage voor kavels tot 2.000m² gewijzigd van 50% naar 40%. Als voorwaarde bij het toepassen van de afwijking geldt dat deze stedenbouwkundig ruimtelijk aanvaardbaar moet zijn.

Zandweg

De precieze ligging van de genoemde zandweg is rond de jaren 70 inderdaad verlegd tot de route zoals we die nu kennen. Dit neemt niet weg dat er een historische route was tussen Voederheil en Kreitsberg/Duifhuis en die heeft daarmee een historische waarde. Zoals te zien is op de afbeeldingen in paragraaf 5.10 van de toelichting van het bestemmingsplan, lag hier al in de 19^e eeuw een verbinding. Gecombineerd met de eikenbomen geeft dit een waarde aan het plan, die wij willen inzetten in het stedenbouwkundige concept. Deze bomen zijn waardevol en moeten behouden blijven. In de toelichting is hier uitgebreid op ingegaan. Bovendien is het pad nog steeds in gebruik voor landbouwverkeer.

Watergang

De aanleg van de nieuwe aansluiting van de Bergmaas heeft betekenis voor de bestaande A-watergang. Deze kan niet het huidige tracé blijven volgen en ook de plaats van de overkluizing met de Bergmaas wijzigt (komt zuidelijker te liggen). Dit betekent dat het bestaande tracé van de A-watergang komt te vervallen. Maar bovenal geldt voor de verlegging *‘De huidige afvoer en berging mag hierbij in ieder geval niet verloren gaan.’* Hier wordt in de planvorming rekening mee gehouden.

In het wateronderzoek dat is opgesteld voor dit bestemmingsplan (2023) (zie toelichting bijlage 24) is het volgende opgenomen: *Als gevolg van de beoogde ontwikkelingen binnen locatie D zal de loop en overkluizing van de bestaande primaire watergang (1055420) veranderen. Hierdoor zal een deel van de bestaande loop worden gedempt. Om de afvoer en waterberging te borgen wordt een nieuwe watergang gegraven. Het te dempen deel zal daarbij een op een worden gecompenseerd. De curve in watergang wordt vanuit het waterschap als positief gezien omdat dit bij zal dragen aan een vertraagde afvoer en gewenste hogere waterstand. Behoudens het wijzigen van de watergang zal de bestaande overkluizing met de Bergmaas bij de aanleg van de nieuwe watergang komen te vervallen of moeten worden verlengd. Verlenging heeft i.v.m. het instant houden van waterberging en ecologie niet de voorkeur van het waterschap. Er dient gekozen te worden voor een zo kort mogelijke overkluizing. Een eventuele nieuwe en kortere overkluizing kan worden gerealiseerd aan de zuidzijde of aan de noordzijde zie figuur 6.2.*

Om de overkluizing aan de noordzijde mogelijk te maken zal de bestaande secundaire watergang (04051) die is gelegen aan de westzijde van de Bergmaas opgewaardeerd moeten worden tot primaire watergang. De bestaande primaire watergang aan de zijde van het bedrijventerrein zal dan een secundaire status kunnen krijgen of zelfs geheel kunnen komen te vervallen. Bij de verdere planuitwerking zal bekeken moeten worden op welke wijze de bestaande verbinding en afvoer van het oppervlaktewatersysteem in stand wordt gehouden. De huidige afvoer en berging mag hierbij in ieder geval niet verloren gaan.

5.2.3 Conclusie

De zienswijze is aanleiding om de afwijkingsmogelijkheid in 3.2.2. onder f zodanig te wijzigen dat bij kavels tot 2.000m² het minimale bebouwingspercentage 40% bedraagt. De zienswijze is ook aanleiding om artikel 3.2.4 onder a zodanig te wijzigen dat bij kavels tot 2.000m² met toepassing van de afwijkingsmogelijkheid gebouwd kan worden tegen beide zijdelingse perceelsgrenzen en de achterste perceelsgrens.

Verder was de zienswijze samen met andere zienswijzen aanleiding om de ‘Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil’ uit te voeren. Deze is opgenomen als bijlage 26 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

5.3 *Zienswijzen bewoners Rondweg Uden 1 tot en met 4*

5.3.1 Inhoud zienswijze

Situatie Rondweg

Sinds enkele jaren is er sprake van een overleg tussen bewoners langs de rondweg Uden en de gemeente Maashorst over geluidsoverlast van de Rondweg op de ongeveer 200 woningen direct langs het tracé van de Rondweg. De conclusies uit dat overleg, metingen én onderzoek van de bewoners is dat de ervaren overlast kan worden gestaafd door metingen, oude modelleringen en verslagen (uit de jaren 90) en meer recente verkeersgegevens.

Uit de gegevens komt naar voren dat de weg naar alle waarschijnlijkheid een te hoge geluidsbelasting veroorzaakt. De geluidsdruk op de geluidsgevoelige bebouwing ligt daarbij in de huidige situatie boven de grenswaarden. Dit laatste zal in Q1 2024 worden bevestigd in de lopende onderzoeken/actualisaties van de berekeningen.

Verband tussen de Rondweg en Voederheil

De ontwikkeling van het bedrijventerrein (en de plannen voor de woonwijken) zal een verkeersaantrekkende werking hebben. Het verkeer zal bestaan uit vrachtverkeer en personenvervoer. Volgens de bij het bestemmingsplan geleverde studies zal het gaan om 2925 extra verkeersbewegingen per etmaal. In de verkeersmodelstudie staat dat het grootste deel zuidwaarts via de Bergmaas wordt ontsloten vanwege de toegang naar de A50.

De rondweg is een verlengde van de Bergmaas en daarmee een onvermijdelijke route om bij de A50 te komen. De toename van verkeer op de Bergmaas zal dus vrijwel 1 op 1 van toepassing zijn op de verkeersintensiteit op de rondweg.

Tekortkomingen van het onderzoek

De evaluatie van de onderzoeken concludeert dat de modelleringen van de verkeertoenames, en daarmee samenhangende effecten op de omgeving, zijn afgesneden bij de rotonde Udenseweg-Bergmaas. Daarmee is dus de aanname gemaakt dat de ongeveer 3.000 extra auto's per etmaal bij deze rotonde opgenomen worden in de rest van het verkeer. Dit is niet correct aangezien verkeer richting de A50 slechts 1 kant op kan en dat is het verlengde van de Bergmaas en aansluitend daarop de rondweg. Daarnaast zijn de bestaande afslagen bij deze rotonde en de kruising met de industrielaan geen logische bestemmingen voor het (vracht-) verkeer van en naar Voederheil en Repelakker. Kijkend naar geschatte hoeveelheden extra verkeer valt ook niet te ontkennen dat dit significante toenames zijn op een weg waar momenteel ongeveer 13.000 auto's per dag overheen komen.

De effecten van de significante verkeerstoenamen door de geplande ontwikkeling van het bedrijventerrein Voederheil en de wijk Repelakker, en dan met name de inherente toename in

geluidsoverlast, moeten dus in kaart worden gebracht voor het tracé van de Rondweg en de ongeveer 200 geluidsgevoelige objecten langs de Rondweg.

5.3.2 Conclusie

Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op de reeds bestaande geluidsoverlast op de woningen langs de Rondweg. Er is sprake van een leemte in kennis in het onderzoek. Desondanks is er in de “aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling” een neutrale score toegekend voor de categorie geluid. Dit is een onterechte conclusie en spreekt zichzelf tegen. Er wordt namelijk wel de conclusie getrokken dat sprake is van een verkeersaantrekkende werking maar de onvermijdelijke toename in geluidsoverlast van extra verkeer is vervolgens niet meegenomen.

Deze leemte in kennis, en daarmee het miskennen van de effecten op de geluidsbelasting in de omgeving, is onacceptabel. Zeker als daarbij de bestaande overbelaste wordt meegenomen waarvan op de Rondweg sprake is. De bewoners langs de Rondweg opteren daarom voor een uitbreiding van het onderzoek. Daarnaast stellen we de voorwaarde dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein Voederheil (en later de woonwijk Repelakker) niet gepaard zal gaan met een toename van de geluidsbelasting voor de bewoners langs de Rondweg.

5.3.3 Reactie gemeente

Met de bewoners langs de Rondweg is de gemeente intensief in gesprek. Enerzijds wachten we nu op een zogenaamd saneringsonderzoek, anderzijds zijn wij bezig met gedragsbeïnvloeding van automobilisten die op de Rondweg rijden om hun gedrag te beïnvloeden om niet harder te rijden dan 80 km/uur.

De ontwikkelingen Voederheil en ook Repelakker zorgen voor een toename van verkeer. De aanname dat het verkeer vrijwel één op één vanaf de nieuwe ontwikkelingen Voederheil en Repelakker richting de A50 over de rondweg noord gaat, is echter niet correct. De afwikkeling van het verkeer wordt namelijk verdeeld over de omliggende wegen.

Verkeer over de weg produceert lawaai. Door de aanleg van het bedrijventerrein en de nieuwe woningen ter plaatse van Repelakker III zal er meer verkeer gaan rijden. Hiervoor zullen ook nieuwe wegen worden aangelegd. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen tegen Voederheil en Repelakker III is een integraal onderzoek naar wegverkeerslawaaï opgesteld. Deze is opgenomen als bijlage 11 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen negatieve gevolgen zijn ten gevolge van het extra verkeer door de ontwikkelingen Repelakker en Voederheil, (conform de Wet geluidhinder, afdeling 2, Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties, afdeling 4 Reconstructies, e.a.), voor bestaande woningen, waaronder de woningen van de indieners van de zienswijzen aan de Rondweg Uden.

De procedure voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein verloopt volgens het regelkader van het oude ruimtelijk stelsel zoals dit van kracht was voor de invoering van de omgevingswet

- Er nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt binnen de geluidzone van een weg.
- Er een nieuwe weg wordt aangelegd met een geluidzone of een dergelijke weg wordt aangepast, en er geluidgevoelige functies binnen de geluidzone van deze weg zijn gelegen.

In het onderzoek naar wegverkeerslawaai is daarom onderzocht of bij deze geluidgevoelige functies de toename van de geluidsbelasting als gevolg van het plan dermate hoog is dat er sprake is van reconstructie volgens de Wet geluidhinder. In dat geval dienen er aanvullende geluidsmaatregelen te worden genomen. Uit het onderzoek bleek dat er geen sprake was van reconstructie, waardoor deze aanpassingen kunnen worden uitgevoerd zonder dat er nadere maatregelen hoeven te worden genomen.

Figuur 1: De aanpassingen aan de weg Bergmaas en de nieuwe ontsluitingsweg van het Bedrijventerrein Voederheil zullen worden uitgevoerd binnen het oranje gebied. In het kader van deze aanpassingen is de toename van de geluidsbelasting bij woningen binnen de geluidzone in het paarse gebied in het onderzoek onderzocht. De woningen van de bezwaarmakers rond de rondweg Uden (groene zone) zijn ver buiten de geluidzone gelegen, waardoor er geen wettelijke aanleiding is voor het doen van onderzoek of het nemen van maatregelen.



Ondanks dat er geen wettelijke aanleiding is tot het nemen van maatregelen kan er in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat alsnog worden beschouwd in welke mate het plan ter plaatse van de woningen van de indieners van de zienswijzen het woon- en leefklimaat onaanvaardbaar beïnvloedt. Hierbij kan uit worden gegaan van de resultaten uit het onderzoek Wegverkeerslawaaï (bijlage 11 van de toelichting bij het bestemmingsplan).

Uit het onderzoek blijkt dat bij de rekenpunten die bij het deel van de Bergmaas dat uiteindelijk uitkomt op de Rondweg zijn gelegen de geluidbelasting met maximaal 0,28 dB toeneemt. Dit is vrijwel geheel toe te schrijven aan de toename van verkeer vanuit de uitbreiding van het bedrijventerrein en vanuit de volgende fase van de wijk Repelakker. Ter plaatse van de Rondweg kan er vanuit worden gegaan dat het verkeer maximaal met hetzelfde percentage toeneemt als op de Bergmaas, waardoor de geluidbelasting daardoor ook niet met meer dan 0,28 dB zal toenemen. Een dergelijke toename is nagenoeg niet hoorbaar, waardoor deze toename in verkeersbewegingen niet als onaanvaardbaar kan worden beschouwd. Het plan heeft hierdoor met betrekking tot wegverkeerslawaaï geen negatieve invloed op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van de indieners van de zienswijzen.

5.3.1 Conclusie

De zienswijzen leiden voor het onderdeel akoestiek tot het uitvoeren van aanvullend akoestisch onderzoek Wegverkeerslawaaï, dat als bijlage 11 van de toelichting is toegevoegd en waarop hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangevuld. Als gevolg van akoestiek zijn er geen onevenredig negatieve effecten te verwachten. De onderzoeksresultaten leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Ook de andere onderdelen uit de zienswijzen zijn geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5.4 Boskamp Willems Advocaten, namens Zeelandse ondernemersvereniging

5.4.1 Inhoud zienswijze

- Voor gevestigde bedrijven is hun bereikbaarheid en zichtlocatie van belang.
- Er is geen omgevingsdialogoog gevoerd die voldoet aan de door de gemeente zelf gestelde eisen.
- Een bestuurder van de ZOV is tijdens een openbare bijeenkomst (op 30 oktober 2023) door de gemeente ten onrechte als leugenaar weggezet en het college heeft geweigerd excuses aan te bieden en heeft alleen een verklaring afgelegd.
- Discussie was voor het college niet mogelijk over het afsluiten van de Landweer, de extra ontsluiting van het bedrijventerrein (op de Bergmaas) en de daaraan gekoppelde uitbreiding van het bedrijventerrein op Voederheil West. Het (enige) argument door het college gesteld is dat het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan "Brandweerkazerne en nevenlocatie, Zeeland" van 9 december 2021 onherroepelijk is en formele rechtskracht heeft. In het kader van de onderhavige bestemmingsplanprocedure moet opnieuw beoordeeld worden of het belang van een goede ruimtelijke ordening nog dwingt tot het afsluiten van de Landweer.

- De ZOV is als belangenbehartiger niet rechtstreeks geïnformeerd over het afsluiten van de Landweer en mee te denken over alternatieven. De afsluiting was geen onderdeel van het ontwerp bestemmingsplan "Brandweerkazerne en nevenlocatie, Zeeland". Louter door bezwaren van omwonenden is met een gewijzigde een voorwaardelijke verplichting aan de planregels toegevoegd.
- De ZOV had betrokken moeten worden in de discussie tussen gemeente en omwonenden over afsluiting van de Landweer en een nieuwe ontsluitingsweg.
- Het is dan ronduit ongepast om de ZOV (en de betrokken bedrijven) achteraf tegen te werpen dat de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan op de voorgeschreven wijze is bekend gemaakt, en dat zij destijds de mogelijkheid hadden tegen dat besluit beroep in te stellen.
- Er geldt nog steeds de verplichting om te onderzoeken of eerder opgeworpen belemmeringen voor een goede bedrijfsvoering in stand moeten worden gelaten of kunnen worden opgeheven. De heersende verkeerssituatie, de verwachte toekomstige situatie en de exploitatiemogelijkheden voor gevestigde en nieuwe bedrijven moeten in dat kader worden meegewogen. Omdat die ruime afweging moet plaatsvinden, is in het kader van de recent gevoerde omgevingsdialoog ten onrechte als uitgangspunt gekozen dat het in 2021 genomen besluit over de afsluiting van de Landweer, niet meer ter discussie kan staan. En vanwege dat onjuiste uitgangspunt, kan de conclusie geen andere zijn dat ook de omgevingsdialoog ondeugdelijk is geweest. De ZOV roept uw raad dan ook op om burgemeester en wethouders te verplichten een nieuwe omgevingsdialoog op te starten, zonder beperkingen vooraf. Op basis van de uitkomst daarvan, en op basis van eventuele nadere onderzoeken die moeten worden verricht naar aanleiding van die omgevingsdialoog, kan uw raad dan een weloverwogen besluit nemen over de vaststelling van het bestemmingsplan.
- Dan terug naar de omgevingsdialoog die is gevoerd voorafgaand aan het raadsbesluit van 9 december 2021. De ZOV kan zich voorstellen dat ook uw raad van mening is de omgevingsdialoog van 9 december 2021 opnieuw moet worden opgestart omdat er een voorwaardelijke verplichting (afsluiten Landweer) is opgenomen zonder dat de bedrijven zijn geraadpleegd. Uit het raadsbesluit van 9 december 2021 (anderhalve bladzijde) kan niet worden afgeleid welke belangen destijds zijn afgewogen en hoe die belangen zijn gewogen. De meest objectieve bron die daarover duidelijkheid kan geven, is de Nota van zienswijzen waarmee de gemeenteraad heeft ingestemd. In die Nota van zienswijzen wordt nergens melding gemaakt van overleg met de ZOV of met ondernemers over de afsluiting van de Landweer. Daaruit volgt dat dat overleg niet heeft plaatsgevonden.
- Ook blijkt uit de Nota van zienswijzen treffend dat het belang van een goede ruimtelijke ordening niet verplichtte tot het realiseren van een extra ontsluiting en/of tot het afsluiten van de Landweer, en dat enkel de zorgen van de omwonenden leidend zijn geweest.
- De ZOV is op uitnodiging aanwezig geweest bij een door de gemeente Landerd georganiseerd overleg over Repelakker fase III. Toen is niet gesproken over (de ontsluiting van) Voederheil. De ZOV heeft zich daarna afgemeld voor een vervolgoverleg op 15 juli 2021 omdat tijdens de eerste bespreking bleek dat het louter ging over Repelakker fase III, waarvan de ZOV geen verslag heeft ontvangen. Op 6 september 2021 vond andermaal een overleg plaats over de

ontwikkeling van Repelakker fase III, waarvoor ZOV geen uitnodiging heeft ontvangen. Er was alleen een lid van de ZOV aanwezig als omwonende maar niet als vertegenwoordiger van de ZOV. Ook van dit overleg heeft de ZOV geen verslag ontvangen.

- Vervolgens hebben er nog overleggen plaatsgevonden op 7 oktober 2021, 13 oktober 2021, 11 november 2021 en 19 november 2021. Voor geen van die overleggen is de ZOV uitgenodigd of verslagen ontvangen. Wel is recent gebleken dat tijdens de bijeenkomst op 11 november 2021, in het kader van het realiseren van Repelakker fase III, inhoudelijk is gesproken over een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein en over het afsluiten van de Landweer. De ZOV heeft van dat overleg geen verslag ontvangen, en is ook anderszins niet geïnformeerd over hetgeen tijdens die bijeenkomst is besproken.
- Het zou het huidige college van B&W hebben gesierd als zij had erkend dat in 2021 geen sprake is geweest van een omgevingsdialoog die voldoet aan de daaraan te stellen eisen en dat mede om die reden in de omgevingsdialoog over de uitbreiding van bedrijventerrein Voederheil alsnog alle ruimte wordt geboden voor een inhoudelijke discussie over nut en noodzaak van het afsluiten van de Landweer.
- Tijdens een overleg op 26 oktober 2023 tussen de ZOV en de vertegenwoordiger van niet bij de ZOV aangesloten bedrijven is toegezegd dat de gemeente de verkeersafwikkeling nogmaals zal beschouwen voordat de afsluiting van de Landweer plaatsvindt. Uit niets is echter gebleken dat die beschouwing heeft plaatsgevonden. Later werd steeds gezegd dat de afsluiting van de Landweer een voldongen feit is. Kennelijk heeft daarbij de tijdsdruk een doorslaggevende rol gespeeld. Zo werd tijdens een voorlichtingsavond op 30 oktober 2023 gezegd dat het ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari 2024 ter inzage moest worden gelegd omdat anders een vertraging van drie tot vier jaar zou kunnen ontstaan.

Nieuwe ontsluitingsweg

- Hetgeen is opgemerkt over de gang van zaken rond het afsluiten van de Landweer, geldt min of meer ook voor het realiseren van een tweede ontsluiting van het bedrijventerrein op de Bergmaas. De ZOV is van mening dat een andere ontsluiting veel beter/veiliger is en dat het verstandig is de extra ontsluiting los te koppelen van de uitbreiding van het bedrijventerrein. Nu lijkt namelijk de uitbreiding aan de westzijde, die ten koste gaat van de zichtlocaties die reeds gevestigde bedrijven aan de westkant hebben, hoofdzakelijk te zijn ingegeven door de keuze voor de extra ontsluiting op de Bergmaas. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt die directe relatie. De ZOV is van mening dat het veel verstandiger is te kiezen voor een uitbreiding van het bedrijventerrein elders (richting Roskam), onder andere omdat daar de uitbreidingsmogelijkheden ruimer zijn. Met de thans voorliggende uitbreiding wordt niet een structurele oplossing geboden voor de ruimtebehoefte die er blijkens de toelichting bij het bestemmingsplan is.
- Ook voor de keuze om een extra ontsluiting te maken op de Bergmaas, lijkt het raadsbesluit van 9 december 2021 doorslaggevend te zijn geweest. Temeer nu in de op vervolgblad 3/4 van deze zienswijze al aangehaalde Nota van zienswijzen, expliciet is gesteld: "Op 2 november 2021

heeft het college besloten om als onderdeel van de voorkeursvariant een ontsluitingsweg te willen realiseren van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas".

- Omdat echter in die Nota van zienswijzen ook expliciet is gesteld dat de ontwikkeling qua verkeer theoretisch kan worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur, en de thans voorliggende uitbreiding aan de westzijde beperkt van omvang is, bestaat er naar het oordeel van de ZOV onvoldoende aanleiding om te blijven uitgaan van de voorkeursvariant waarvoor in 2021 is gekozen.
- Bij het vorenstaande mag niet onvermeld blijven dat uit de variantenstudie van Megaborn (bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan) volgt dat een ontsluiting op de rotonde Piekenhoek als voorkeursvariant geldt. Die variant geeft zowel qua intensiteit als veiligheid de beste oplossing. Desondanks is in het ontwerp bestemmingsplan niet voor die variant gekozen. Dat lijkt voornamelijk een centenkwestie te zijn, terwijl een onderbouwde doorrekening/kostentoelichting van de varianten ontbreekt. Nu het echter gaat om een extra ontsluiting die voor de lange termijn een goede oplossing moet bieden, had een groter gewicht moeten worden toegekend aan de voordelen (intensiteit en verkeersveiligheid) dan aan de nadelen (beweerdelijke kosten) van die variant.
- Indien uw raad zich hierdoor niet laat overtuigen en toch kiest voor de minder dure oplossing, verzoekt de ZOV u het bestemmingsplan toch gewijzigd vast te stellen, door de uitbreiding van het bedrijventerrein aan de westzijde te schrappen. Gelijktijdig daarmee zou uw raad dan aan burgemeester en wethouders opdracht moeten geven om zo spoedig mogelijk een deugdelijk onderzoek te doen naar de mogelijkheden van uitbreiding elders en daartoe een nieuw bestemmingsplan in procedure te brengen. Mogelijk moeten de bedrijven die nu belangstelling hebben getoond voor een kavel op Voederheil, daardoor iets langer wachten maar in dat geval wordt wel meer ruimte gecreëerd voor het honoreren van toekomstige vestigingswensen. Daarnaast heeft die keuze als voordeel dat de bedrijven die, vanwege de ligging op een zichtlocatie, verplicht moesten investeren in duurdere gevelbekleding ter verfraaiing van hun pand, hun zichtlocatie behouden.

5.4.2 Reactie gemeente

Voor antwoorden op enkele zienswijzen die vaker terugkomen verwijzen we naar hoofdstuk 4:

- Voor de beantwoording van zienswijzen over de afsluiting van Landweer, zie paragraaf 4.1 t/m 4.5;
- Voor een overzicht van de omgevingsdialoog en communicatie voor het voorliggende bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024', zie paragraaf 4.7.

Omgevingsdialoog bestemmingsplan 'Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland'

Op 8 oktober 2020 vond de omgevingsdialoog voor het ontwerpbestemmingsplan voor de brandweerkazerne plaats. Na vaststelling van het bestemmingsplan op 9 december 2021, stond hiertegen nog beroep open bij de Raad van State, waarvan destijds geen gebruik is gemaakt. Daarbij komt dat voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, de verkeersmodelstudie Zeeland (waaronder een nieuwe ontsluitingsweg voor bedrijventerrein

Voederheil en de afsluiting van Landweer) is vastgesteld door het college. In dit onderzoek is de afsluiting reeds was opgenomen.

Tijdens de bovengenoemde omgevingsdialoog, waarbij een groot aantal ondernemers op het bedrijventerrein Voederheil aanwezig waren, is door de verantwoordelijk wethouder aangekondigd graag te willen onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een extra ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Voederheil.

De verkeersmodelstudie Zeeland is eind 2020 opgestart en hierover zijn door de gemeente in 2021 overleggen georganiseerd (14 juni, 15 juli, 6 september en 7 oktober). Vanwege het belang om dit onderzoek voor Zeeland integraal uit te voeren en het derhalve betrekking had op diverse ontwikkelingen in Zeeland, is besloten belangengroepen uit te nodigen in plaats van individuele belanghebbenden. Eén van de belangengroepen die voor deze overleggen is uitgenodigd, is de Zeelandse Ondernemersvereniging (ZOV).

Het klopt dat in het onderwerp van enkele e-mails over deze overleggen gesproken wordt over Repelakker III. In de uitnodiging voor het eerste overleg is echter het volgende doel opgenomen: “De voorgenomen ontwikkeling van woongebied Repelakker III zal de verkeerssituatie in Zeeland beïnvloeden. Daarom laat de gemeente Landerd het verkeerseffect van deze ontwikkeling onderzoeken. Omdat er ‘Zeeland-breed’ meer ontwikkelingen spelen (wonen op Kerkstraat-Oost, bedrijventerrein Voederheil) willen we de verkeersafwikkeling breed in kaart brengen. Het doel van de bijeenkomst is dan ook om bij jullie, de gebruikers van het gebied, input op te halen en jullie te betrekken bij het onderzoek.” In de uitnodiging is dus aangegeven dat het onderzoek meer behelst dan Repelakker III, namelijk o.a. ook bedrijventerrein Voederheil. Ook is in de titel van enkele e-mails over de reeks overleggen gesproken over de ‘verkeersmodelstudie Zeeland’. Hieruit blijkt ook dat de inhoud van de gesprekken ook andere ontwikkelingen behelsden dan enkel Repelakker III.

Op de bovengenoemde uitnodiging van de gemeente is door een vertegenwoordiger van de ZOV aangegeven zelf niet aanwezig te kunnen zijn op maandag 14 juni, maar is een vervanger aangewezen die namens ZOV zou aansluiten op deze avond. Vervolgens heeft zich ook een andere vertegenwoordiger van de ZOV gemeld bij de gemeente op 11 juni 2021 die aangaf bij deze bijeenkomst namens de ZOV aan te sluiten. Door deze laatste vertegenwoordiger van de ZOV is aangegeven dat van de leden van de vereniging zeker input werd verwacht, alleen niet direct op dat moment. De gemeente heeft aangeboden in gesprek te gaan over wanneer de leden dan zouden kunnen reageren.

In de zienswijze van de ZOV is opgenomen dat tijdens deze bijeenkomst “met geen woord gesproken is over Voederheil”. Uit het met de ZOV gedeelde verslag van de bijeenkomst blijkt dat dit wel het geval is geweest. Zo is de ontwikkeling van het bedrijventerrein aangemerkt als één van de relevante ontwikkelingen voor de verkeersstudie en is gesproken over herinrichting van de weg Voederheil. Ook is tijdens het overleg op 14 juni 2021 aangekondigd dat er een “Verkeersstudie

‘Zeeland’” wordt uitgevoerd en de varianten die uit het onderzoek voortkomen worden gepresenteerd waarop een dialoog en reacties volgen. Eén van de tijdens het overleg benoemde varianten was een nieuwe ontsluiting voor het vrachtverkeer op bedrijventerrein Voederheil.

Het verslag van de bijeenkomst is na de avond toegestuurd aan de vertegenwoordiger van de ZOV. Ook is de vertegenwoordiger van de ZOV uitgenodigd voor de 3 vervolgbijeenkomsten en heeft van deze bijeenkomsten het verslag ontvangen. Op vraag van de ZOV zijn de verslagen nogmaals toegestuurd in september 2023. Naast de verslagen is de ZOV in 2021 ook op de hoogte gehouden van de vordering van het onderzoeksrapport. Op 3 september 2021 is de conceptversie van het verkeeronderzoek Zeeland toegestuurd aan de vertegenwoordiger van de ZOV. In deze conceptversie zijn, net als in het eindrapport, 3 varianten opgenomen. Twee van deze varianten bevatten het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein op de Bergmaas en het afsluiten van de Landweer.

De vier overleggen hebben geresulteerd in een eindversie van de verkeersmodelstudie Zeeland. Deze is toegestuurd aan de vertegenwoordiger van de ZOV op 27 oktober 2021. In de e-mail is ook aangegeven dat variant 2 de voorkeursvariant is en dit ter besluitvorming wordt voorgelegd aan het college. Deze verkeersmodelstudie is op 9 november 2021 vastgesteld door het college van Landerd en vormt de basis voor de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne. De in het rapport opgenomen voorkeursvariant waarmee het college instemde, behelsde onder andere een nieuwe ontsluitingsweg voor Voederheil en de afsluiting van de Landweer. Op 9 november 2021 is o.a. aan de vertegenwoordiger van de ZOV aangegeven dat het college heeft besloten om in te stemmen met voorkeursvariant 2.

De voorwaardelijke verplichting maakte geen onderdeel uit van de planregels van het ontwerpbestemmingsplan voor de brandweerkazerne. Na bovengenoemd besluit over het onderzoeksrapport is de verplichting toegevoegd als vertaling van dit besluit naar het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne. In de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag voor zienswijzen, is een zienswijze ingediend door de omwonenden van de weg Voederheil. Daarom hebben over de exacte verwoording van het besluit in het bestemmingsplan drie overleggen plaatsgevonden in oktober en november 2021 met de omwonenden van de weg Voederheil.

Onze conclusie is dat de genomen besluiten met betrekking tot de verkeersafwikkeling zijn gebaseerd op een gedegen doorlopen proces.

Voederheil West

In het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne zijn 3 mogelijke ontsluitingsopties opgenomen. Deze zijn door een verkeerskundig bureau in opdracht van de gemeente tegen elkaar afgewogen. Zie hiervoor de als bijlage 5 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan ‘Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024’ gevoegde variantenstudie. Hieruit blijkt dat de ontsluiting op

Bergmaas veilig is uit te voeren. Daarnaast blijkt uit bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan dat de provincie alleen bereid is medewerking te verlenen aan een aansluiting op de Bergmaas. Aangezien de provincie als eigenaar van de weg benodigd is voor de andere 2 voorgestelde ontsluitingsopties, zijn deze niet uitvoerbaar.

Rondom de ontsluitingsweg worden bedrijfskavels gerealiseerd. In de Omgevingsvisie van de gemeente, die op 23 mei 2024 is vastgesteld, staat dat wij het bedrijventerrein Voederheil verder in westelijke en zuidelijke richting gaan ontwikkelen. Er is duidelijk gebleken dat in Zeeland relatief veel vraag is naar bedrijfskavels. Dit kwam naar voren tijdens de verkoop van de meest recente fase van bedrijventerrein Voederheil en een door ons gehouden enquête onder ondernemers. Hieruit blijkt dat er de komende 1 tot 2 jaren in Zeeland een concrete vraag is van 2,7 tot 6,1 netto hectare aan nieuwbouwkavels. Wanneer rekening wordt gehouden met achterblijvend vastgoed, dan is de vraag op korte termijn in Zeeland 1,6 tot 3 netto hectare. Dit plan voorziet in ca. 2,5 hectare. Ook blijkt dat de voornaamste vraag bestaat naar kavels tussen 1.000 m² en 2.500 m². Er is daarnaast een relatief grote vraag naar kavels tussen 2.500 m² en 5.000 m². De in voorliggend plan opgenomen bedrijfskavels sluiten aan op deze vraag.

Binnen de bestaande wegenstructuur (Peelweg, Bergmaas en Voederheil) zijn deze locaties, aansluitend op het bestaande bedrijventerrein, zeer geschikt om uit te breiden. Hiermee wordt het bedrijventerrein afgerond. We verwierven aan de westkant eigendom om de nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen, waarmee we de realisatie van bedrijfskavels in eigen hand hebben. Ten slotte zorgt de uitgifte van kavels voor een compensatie van de investering van de grondaankoop van Voederheil West en de aanleg van de ontsluitingsweg.

Bedrijventerreinontwikkeling richting De Roskam zet de toekomstige woningbouw ontwikkeling Repelakker III op slot. In september 2023 heeft de gemeenteraad de Gebiedsvisie Repelakker III vastgesteld waarin de ambitie is opgenomen om de woonwijk Repelakker III te ontwikkelen in het gebied tussen de bestaande woonwijk Repelakker, de Bergmaas, het bebouwingslint Voederheil én het bestaande bedrijventerrein Roskam. In dit gebied hebben wij dus geen wensen om bedrijventerrein te ontwikkelen, los van de te respecteren afstanden tussen woningbouw en bedrijvigheid. Voor ongeveer de helft van dit gebied is inmiddels een bestemmingsplan vastgesteld voor het realiseren van 200 woningen. Ook in de op 23 mei 2024 vastgestelde Omgevingsvisie is het gebied aangrenzend aan het bedrijventerrein Roskam als woongebied aangewezen, waar wij geen verdere ruimte zien voor verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein.

De ondernemers die gevestigd zijn aan de westkant van bedrijventerrein Voederheil II geven aan dat ze verwachtten een zichtlocatie te hebben. Met de ontwikkeling van Voederheil West beogen we de ruimte tussen Bergmaas en de locaties aan de westkant van Voederheil II gedeeltelijk te bebouwen.

In het voor Voederheil II geldende bestemmingsplan is in de beeldkwaliteitsparagraaf van bestemmingsplan Voederheil II (paragraaf 3.3) opgenomen welke percelen een zichtlocatie hebben. Er is onderscheid gemaakt tussen 'zichtlocaties' en 'binnengebied'. De percelen van de ondernemers aan de westkant van Voederheil II vallen in het binnengebied. Het binnengebied heeft een lager beeldkwaliteitsniveau dan de zichtlocaties. Wat overigens nadrukkelijk niet betekent dat dit deelgebied welstandsvrij is, dan wel geen hogere beeldkwaliteit is toegestaan.

In de toelichting van het bestemmingsplan voor Voederheil II is wel een plaatje opgenomen waaruit af te lezen is dat sprake kan zijn van een zichtlocatie op deze plaats. Dit plaatje betreft een verwijzing naar een notitie uit 2011, waarbij is aangegeven dat dit nog vertaald moet worden in het bestemmingsplan. Het plaatje zegt niet wat het bestemmingsplan voorschrijft, maar wat er in een notitie in het verleden is geschetst. Dit heeft zoals hierboven beschreven geen gevolg gekregen in het bestemmingsplan. Daarnaast is in hetzelfde hoofdstuk van de toelichting van het bestemmingsplan Voederheil II op pagina 24 een plaatje opgenomen waarin Voederheil West al globaal is ingetekend. In de bijbehorende tekst is opgenomen dat dit het richtinggevend stedenbouwkundig model voor Voederheil II betreft, dat als basis heeft gediend voor verdere uitwerking van het plan. Met de toen al opgenomen beoogde ontwikkeling op deze locatie ligt een zichtlocatie op de naastgelegen locatie niet voor de hand.

Bovendien bevindt zich ter hoogte van een gedeelte van de westzijde van Voederheil II een bouwvlak voor een paardenhouderij. Dit bouwvlak lag er al voor uitgifte van de naastgelegen kavel op het bedrijventerrein. Het bouwvlak is geen gemeentelijk eigendom. Indien de eigenaar een vergunning voor het bebouwen van dit perceel aan zou vragen, is de verwachting dat we deze verlenen omdat deze dan voldoet aan de geldende planologische regeling. Daarmee zou de achterliggende bebouwing vanaf de Bergmaas niet of nauwelijks meer zichtbaar zijn.

Ook in de verkoopovereenkomsten voor deze percelen is niet benoemd dat sprake is van een zichtlocatie. Er is geen hogere prijs per m² betaald dan op andere plaatsen op het bedrijventerrein.

5.4.3 Conclusie

De zienswijze was samen met andere zienswijzen aanleiding om de 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil' uit te laten voeren en is als bijlage 26 van de toelichting opgenomen bij het bestemmingsplan. De overige onderdelen uit de zienswijzen zijn geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5.5 Bewoner 2 Zeeland

5.5.1 Inhoud zienswijze

Voor de bereikbaarheid van de in eigendom hebbende percelen aan de Zevenhuis en Fransebaan zijn wij voor landbouwverkeer aangewezen op het zandpad langs het bestaande bedrijventerrein

voor de oversteek Rustven-Peelweg. Het is niet duidelijk of het zandpad behouden blijft. De woorden recreatief pad en belevingsweg klinken niet als ontsluiting landbouwverkeer. Als het zandpad en de oversteek Peelweg komen te vervallen krijgen we te maken met het omrijden van ongeveer 2 kilometer om onze percelen te kunnen bereiken. Gevolg is veel extra kosten voor het bewerken van het land, de teeltverzorging en toezicht, beregenen en oogstwerkzaamheden. Dit komt ook de verkeersveiligheid niet ten goede door onnodig vermenging van landbouwvoertuigen met fietsers en auto's.

Blijft de oversteek Peelweg nu wel open voor landbouwverkeer maar wordt dit op termijn toch afgesloten, wil ik het recht behouden op omrijdschadevergoeding.

Ik ga ervanuit dat wij van de verdere procedure op de hoogte worden gehouden.

5.5.2 Reactie gemeente

Het zandpad is opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Het heeft de bestemming 'groen' gekregen. Binnen deze bestemming is onder ander toegestaan: "onverharde wegen ten behoeve van landbouwverkeer". Het bestemmingsplan voorziet niet in het laten vervallen van het zandpad en de oversteek Peelweg. In paragraaf 3.2 van de toelichting staat: "Het zandpad behoudt de recreatieve functie en het gebruik ten behoeve van landbouwverkeer".

Indiener van de zienswijze zal op de hoogte worden gesteld van de beantwoording van de zienswijze en de verdere bestemmingsplanprocedure.

5.5.3 Conclusie

De zienswijze is geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5.6 Bedrijf 2

5.6.1 Inhoud zienswijze

Afsluiting Landweer

De ondergrond van de openbare weg de Landweer is geen onderdeel van het plangebied. Ook is in het ontwerp bestemmingsplan de afsluiting van de Landweer niet geregeld. Die afsluiting wordt verklaard vanuit het verminderen van de verkeersintensiteiten op de Voederheil enerzijds en het belang van een goede ontsluiting van het bedrijventerrein anderzijds. Indiener van de zienswijze vraagt bij de vaststelling van het bestemmingsplan aandacht te hebben voor het goed bereikbaar blijven van reeds gevestigde bedrijven.

De koppeling tussen de nieuwe ontsluiting op de Bergmaas en het afsluiten van de Landweer is bevestigd in artikel 5.1.1 van de toelichting:

“Met de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein wil de gemeente de verkeershinder op de weg Voederheil beperken. In de Landweer wordt (nabij het lint Voederheil) een knip gelegd voor gemotoriseerd verkeer.”

Bij de keuze voor de ontsluitingsweg zijn enige varianten beoordeeld. Er is geen aandacht voor de gevolgen van de afsluiting voor de gevestigde bedrijven aan die weg. Dat geeft niet alleen blijk van een ondeugdelijk onderzoek, maar is ook in strijd met de in de toelichting geformuleerde uitgangspunten voor een goede bereikbaarheid van bedrijven en het faciliteren van bestaande bedrijven.

Het moge dus zo zijn dat het aspect "verkeer" geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan, zoals verwoord aan het slot van paragraaf 5.1.1 van de toelichting, maar de vaststelling van het bestemmingsplan vormt wel een belemmering voor bestaande bedrijven. Het plan geeft daarmee geen blijk van een goede ruimtelijke ordening.

Wijze van afsluiten

Verzocht wordt om voor vaststelling van het bestemmingsplan met een oplossing te komen voor het afsluiten van de Landweer. Hoe wordt bijvoorbeeld voorkomen dat de berm gebruikt wordt door verkeer (aangezien op het bedrijventerrein bermen op dit moment ook niet gerespecteerd worden)? Ons terrein wordt op dit moment gebruikt door fietsers en brommers om binnendoor te rijden de Landweer op. Afsluiting van de Landweer zou dit kunnen verbeteren, maar de kans bestaat ook dat "binnendoor rijden" versterkt wordt.

Vanuit de gemeente is aangegeven hierover met indiener van de zienswijze te willen praten. Graag ziet ondergetekende voor vaststelling van het bestemmingsplan een voorstel voor de wijze waarop de Landweer kan worden afgesloten.

5.6.2 Reactie gemeente

Voor de antwoorden op zienswijzen op de afsluiting van Landweer, de bereikbaarheid van bedrijven als gevolg hiervan en de variantenstudie naar de nieuwe ontsluitingsweg verwijzen we naar hoofdstuk 4 van deze zienswijzennota.

Zoals indiener in de zienswijze aangeeft, gaan wij er vanuit dat met een specifiek voor langzaam verkeer bedoelde aansluiting van Landweer op Voederheil er geen noodzaak is voor fietsers en brommers om ‘binnendoor te rijden’ over het perceel van indiener van de zienswijze. Het behoort tot de vrijheid van de eigenaar om het perceel zo in te richten dat binnendoor rijden niet meer mogelijk is.

5.6.3 Conclusie

De zienswijze was samen met andere zienswijzen aanleiding om de ‘Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil’ uit te laten voeren en is als bijlage 7 van de toelichting opgenomen bij het bestemmingsplan. De overige onderdelen uit de zienswijzen zijn geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5.7 Bedrijf 3

5.7.1 Inhoud zienswijze

Afsluiting Landweer

De ondergrond van de openbare weg de Landweer is geen onderdeel van het plangebied. Ook is in het ontwerp bestemmingsplan de afsluiting van de Landweer niet geregeld. Die afsluiting wordt verklaard vanuit het verminderen van de verkeersintensiteiten op de Voederheil enerzijds en het belang van een goede ontsluiting van het bedrijventerrein anderzijds. Indiener van de zienswijze vraagt bij de vaststelling van het bestemmingsplan aandacht te hebben voor het goed bereikbaar blijven van reeds gevestigde bedrijven.

De koppeling tussen de nieuwe ontsluiting op de Bergmaas en het afsluiten van de Landweer is bevestigd in artikel 5.1.1 van de toelichting:

“Met de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein wil de gemeente de verkeershinder op de weg Voederheil beperken. In de Landweer wordt (nabij het lint Voederheil) een knip gelegd voor gemotoriseerd verkeer.”

Bij de keuze voor de ontsluitingsweg zijn enige varianten beoordeeld. Er is geen aandacht voor de gevolgen van de afsluiting voor de gevestigde bedrijven aan die weg. Dat geeft niet alleen blijk van een ondeugdelijk onderzoek, maar is ook in strijd met de in de toelichting geformuleerde uitgangspunten voor een goede bereikbaarheid van bedrijven en het faciliteren van bestaande bedrijven.

Het moge dus zo zijn dat het aspect "verkeer" geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan, zoals verwoord aan het slot van paragraaf 5.1.1 van de toelichting, maar de vaststelling van het bestemmingsplan vormt wel een belemmering voor bestaande bedrijven. Het plan geeft daarmee geen blijk van een goede ruimtelijke ordening.

Wijze van afsluiten

Verzocht wordt om voor vaststelling van het bestemmingsplan met een oplossing te komen voor het afsluiten van de Landweer. Hoe wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met een doodlopende straat bij het af- en aanrijden van vrachtverkeer? Zijn zij genoodzaakt de volledige straat (ca. 150m) achteruit terug het bedrijventerrein op te rijden? Of achteruit de Voederheil (woonstraat) op? Dat levert in beide gevallen verkeersonveilige situaties op. Is een eenrichtingsweg niet een beter oplossing, dat verkeer (komende vanuit rotonde Bergmaas) alleen van Voederheil de Landweer in kan rijden. Verkeer komende vanuit Zeeland kan dan niet de Landweer in rijden.

5.7.2 Reactie gemeente

Voor de antwoorden op zienswijzen op de afsluiting van Landweer, de bereikbaarheid van bedrijven als gevolg hiervan en de variantenstudie naar de nieuwe ontsluitingsweg verwijzen we naar hoofdstuk 4 van deze zienswijzennota.

Het inrichten van het gedeelte van Landweer dat we voornemens zijn af te sluiten als een eenrichtingsweg zien we niet als een goede oplossing. Dit geldt ook voor een variant waarin alleen verkeer vanaf de rotonde Bergmaas Landweer in zou kunnen rijden (en het verkeer komende vanuit Zeeland niet). De voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan voor de brandweerkazerne om te komen tot een nieuwe ontsluitingsweg en afsluiting van Landweer is in het bijbehorende raadsbesluit expliciet opgenomen als beslistpunt. Dit betekent dat de huidige aansluiting van Landweer op de weg Voederheil wordt vervangen door een aansluiting op een andere weg dan Voederheil. Het handhaven van de aansluiting op Voederheil, ook als eenrichtingsweg, sluit hier niet op aan waardoor de afname van verkeer op de weg Voederheil minder is dan wanneer sprake is van een volledige afsluiting. Specifiek voor een variant waarin alleen verkeer vanaf de rotonde Bergmaas Landweer in zou kunnen rijden (en het verkeer komende vanuit Zeeland niet) geldt ook nog dat deze praktisch niet uitvoerbaar is. De reden is dat het onmogelijk is een inrit zodanig in te richten dat het inrijden vanuit de kant van Zeeland niet meer mogelijk is.

5.7.3 Conclusie

De zienswijze was samen met andere zienswijzen aanleiding om de 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil' uit te laten voeren en is als bijlage 7 van de toelichting opgenomen bij het bestemmingsplan. De overige onderdelen uit de zienswijzen zijn geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5.8 Boskamp Willems Advocaten, namens bedrijven westkant Voederheil II

5.8.1 Inhoud zienswijze

Verslechtering bereikbaarheid

- Er dient niet alleen een goede bereikbaarheid te zijn van nieuwe bedrijven, maar ook van bestaande bedrijven.
- Bij de keuze voor de nieuwe ontsluitingsweg zijn enige varianten beoordeeld. Er is daarbij geen aandacht besteed aan de gevolgen die het afsluiten van de Landweer heeft voor de aan die weg gevestigde bedrijven. Dat geeft niet alleen blijk van een ondeugdelijk onderzoek maar is ook in strijd met de in de toelichting bij het bestemmingsplan expliciet geformuleerde uitgangspunten van het streven naar een goede bereikbaarheid van de bedrijven en waar mogelijk faciliteren van bestaande bedrijven.
- In het gespreksverslag tussen gemeente en ZOV van het overleg van 26 oktober 2023 is opgenomen dat de gemeente de verkeersafwikkeling nogmaals zal beschouwen voordat de afsluiting van de Landweer plaatsvindt. Uit niets is gebleken dat is overwogen om terug te komen op het eerder genomen besluit om de Landweer af te sluiten.
- De ZOV en bedrijven zijn door de gemeente Landerd NIET betrokken in het overleg over de voorwaarde die de omwonenden stelden (afsluiting Landweer) en zijn ook NIET rechtstreeks hierover geïnformeerd.
- Gesteld kan worden dat eenieder kennis had kunnen nemen van de voorwaardelijke verplichting naar aanleiding van de kennisgeving van het vaststellingsbesluit. Maar van een overheid die serieus alle betrokken belangen deugdelijk afweegt en die (actieve) openheid nastreeft, had verwacht mogen worden dat in elk geval de direct belanghebbende bedrijven rechtstreeks zouden worden geïnformeerd.
- In paragraaf 1.1 van bijlage 5 wordt gesteld dat in het bestemmingsplan van de brandweer juridisch is vastgelegd dat de aanliggende weg Voederheil wordt afgewaardeerd. Dit klopt niet. Uit de presentatie (slide 17) blijkt dat het afwaarderen van die weg in november 2022 door de gemeente is verlaten. De voorkeur wordt uitgesproken voor 50km/uur. De breedtes die verderop in de presentatie worden benoemd en de bijbehorende profielen sluiten hier ook bij aan.
- De keuze voor een extra ontsluitingsweg geeft alle aanleiding om nader te onderzoeken of het afsluiten van de Landweer nog nodig is in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Indien de uitkomst van dat onderzoek zou zijn dat de noodzaak van een afsluiting ontbreekt, had gelijktijdig met deze procedure kunnen worden gekozen voor een wijziging van het bestemmingsplan van de brandweer, door de bedoelde voorwaardelijke verplichting te schrappen
- Bij het treffen van maatregelen dient uitgangspunt te zijn dat bedrijven die hebben geïnvesteerd in vestiging op het bedrijventerrein nadien niet worden geconfronteerd met bijvoorbeeld verkeersbesluiten die zeer nadelig zijn voor de bereikbaarheid van het bedrijf en daarmee ook de exploitatie van het bedrijf. Primair zou daarom moeten worden gekeken naar andere mogelijkheden om de leefbaarheid voor de omwonenden te verbeteren.

- In dit geval is geen sprake van een integrale belangenafweging, gebaseerd op deugdelijk onderzoek, nu als uitgangspunt is gekozen dat de Landweer moet worden afgesloten ter uitvoering van een eerder genomen besluit. De onderhavige bestemmingsplanprocedure zou aanleiding moeten zijn om objectief, met oog voor alle betrokken belangen, te beoordelen of een maatregel nodig is voor het verbeteren van de leefbaarheid van de omwonenden van Voederheil en, zo ja, wat dan een evenredige maatregel is.
- Destijds was in het vaststellingsbesluit het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg als voorwaarde opgenomen voor het afsluiten van de Landweer. Destijds was nog niet bekend hoe en waar het bedrijventerrein een extra ontsluiting zou krijgen. Inmiddels is die keuze door het college wel gemaakt en had onderzocht moeten worden wat een nieuwe ontsluitingsweg betekent voor de verkeersintensiteiten op de Voederheil. Zeer aannemelijk is dat een nieuwe ontsluitingsweg leidt tot een zodanige afname van het verkeer op de Voederheil, dat de intensiteit na realisatie zelfs lager is dan in 2021. En dat de afsluiting van de Landweer niet meer nodig is in het kader van het belang van de goede ruimtelijke ordening.
- In paragraaf 4.3.1. van de toelichting staat dat in de omgevingsvisie Maashorst de ambitie is uitgesproken om het MKB-netwerk in Zeeland te versterken en groeirimte voor het MKB te faciliteren. Daarbij is opgemerkt dat de bereikbaarheid voor Voederheil wordt versterkt door het realiseren van een nieuwe toegangsweg. Cliënten kunnen zich in dit uitgangspunt vinden, maar wijzen erop dat hiervan weinig overblijft als gevestigde bedrijven als gevolg van afsluiting van de Landweer nauwelijks nog bereikbaar zijn. Er ontstaan juist verkeersgevaarlijke situaties omdat vrachtauto's vaak niet de mogelijkheid hebben om te keren op de terreinen van de bedrijven zelf, en moeten dus over een grote afstand achteruit rijden.

Verkeersstudies

- In paragraaf 5.1.1 van de verkeersmodelstudie d.d. 27 oktober 2021 staat dat de gemeente ervoor heeft gekozen om het onderzoek geen onderdeel te laten zijn van het ontwerp bestemmingsplan Repelakker fase III. In het raadsbesluit over de vaststelling van de omgevingsvisie is dan ook opgemerkt "alles omtrent verkeer is nog vrij". Momenteel worden de uitgangspunten voor een nieuw verkeersonderzoek voor Repelakker III opgesteld. Het bevreemdt dan ook dat het onderzoek van 27 oktober 2021 nog wel wordt gebruikt voor de onderbouwing van de ontwikkeling Voederheil fase 3.
- Opvallend is dat de variantenstudie van 10 februari 2023 (bijlage 5) van Megaborn voortborduurt op de verkeersmodelstudie van 27 oktober 2021. Het onderzoek uit 2021 is door belangengroep Repelakker-Noordveld uitvoerig en onderbouwd betwist (memo 7 december 2021). Op deze memo is door de gemeente niet of nauwelijks gereageerd. Ook heeft Megaborn niets gedaan met deze kritiek.
- In het kader van het in 2021 uitgevoerde verkeersonderzoek is bij verschillende partijen input opgehaald, maar niet bij de gevestigde bedrijven op het bedrijventerrein. Een belangrijk onderdeel van dit onderzoek was het afsluiten van de Landweer. Het is dan ook onbegrijpelijk en een cruciale tekortkoming dat het onderzoek in 2021 is uitgevoerd zonder directe betrokkenheid van de ondernemers.

- De functie van de weg Voederheil is 'ontsluiten'. De bestaande situatie geeft dan ook totaal geen aanleiding om het bedrijventerrein af te sluiten van de weg Voederheil. Te minder nu in het kader van de belangenafweging gewicht hoort te worden toegekend aan de kwantitatieve verhouding van de belangen (6 omwoners met hun belangen versus een veelvoud van bedrijven met hun belangen).
- Volgens de principes van Duurzaam Veilig moet een ontsluiting altijd plaatsvinden vanaf een ETW BiBeKo (30km/uur) naar een GOW BiBeKo (50km/uur) en dan een GOW BuBeKo (80km/uur). Door de Landweer af te sluiten wordt niet langer voldaan aan dit principe. De enige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is dan direct op een GOW BuBeKo (30->80km/uur).

Rapport Megaborn oktober 2021

Het in 2021 door Megaborn opgestelde rapport (bijlage 4) is niet juist.:

- Er is geen visie op de totale verkeersafwikkeling van het dorp Zeeland.
- Er zijn voorafgaand aan het onderzoek geen uitgangspunten geformuleerd voor de ontwikkeling/verkeersafwikkeling van bedrijventerrein Voederheil en de wegcategorisering van de weg Voederheil. In het verkeersonderzoek wordt gesteld dat de weg Voederheil een ETW Type 1 is (lees: 30km/uur). Dit sluit niet aan bij de functie, inrichting en het gebruik van deze weg. Ook is in de laatste presentaties betreffende de weg Voederheil aan de bewoners aangegeven dat de weg wordt aangeduid als een GOW BiBeKo (lees: 50km/uur). De intensiteit op deze weg zal maximaal 6.000 motorvoertuigen/etmaal gaan bedragen. De praktijk heeft het verkeersonderzoek daarmee al ingehaald. De gemeente heeft de weg zelf gekenmerkt als GOW BiBeKo, en daarmee de functie van 'verblijven' naar de functie 'ontsluiten' aangepast. De uitgangspunten en de beoordeling van de verschillende varianten (het gehele verkeersonderzoek) moet hiermee worden herzien. De door de gemeente doorgevoerde wijziging heeft namelijk een grote impact. Er is daardoor geen redelijk belang meer om de Landweer af te sluiten. De weg Voederheil is nu juist uitermate geschikt als ontsluitingsweg.
- Het doel van het onderzoek was 'een verkeerskundig onderzoek uitvoeren naar de verkeerseffecten van verschillende ontsluitingsvarianten voor de ontwikkeling Repelakker III en de uitbreiding van het bedrijventerrein Voederheil'. Dit is enkel een kwantitatieve vraag (intensiteiten) terwijl kwaliteit (verkeersveiligheid) evenzeer van groot belang is. De gekozen oplossingen zijn niet de beste vanuit het perspectief van verkeersveiligheid (vele conflictpunten, geen eenduidige en voorspelbare inrichting van de wegenstructuur).
- De autonome groei die is beschreven voor de weg Voederheil is niet correct. De fors hogere autonome groei van 30% op Voederheil West in het perspectief van de groei op andere locaties überhaupt is op geen enkele wijze verklaard. Daarom kunnen de getrokken conclusies niet (zonder meer) worden gevolgd. Zonder een logische, onderbouwde verklaring voor de gesignaleerde verschillen zijn de verkeerscijfers in het referentiemodel niet correct.

Ontsluiting Bergmaas

- De geplande ontsluiting is op 3 posities weergegeven; De Peelweg (A), Ronde Piekenhoek (B) en de Bergmaas (C). De gemeente heeft reeds in 2021 aangegeven dat de ontsluiting op de

Peelweg afvalt omdat de provincie hieraan geen medewerking verleent. De variant Piekenhoek valt af omdat de gemeente reeds in 2021 heeft aangegeven geen medewerking te verlenen aan het aanpassen van de rotonde vanwege te hoge kosten, welke zonder enige onderbouwing zijn ingeschat op 1 miljoen euro.

- De variant Bergmaas is technisch en vanuit verkeersveiligheid verre van ideaal. Vanwege conflictsituaties die ontstaan door kruisend verkeer op een GOW BuBeKo, (80km/uur) is dit ronduit de slechtste oplossing. Dit wordt bevestigd door de variantenstudie voor de ontsluiting van Voederheil door Megaborn in 2023 (bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan). De studie is ook om die reden ondeugdelijk.
- Ook is de aansluiting op de Bergmaas technisch niet haalbaar. Tussen kruisingen op een GOW BuBeKo dient conform het Handboek Wegontwerp minimaal een afstand van 500m te bestaan. Er kan niet aan de vereiste worden voldaan.
- Daarnaast staat in het rapport van Megaborn van 27 oktober 2021 (paragraaf 2.1, variant 1a) dat: 'een uitbuiging van de rijbaan is benodigd om het brede middeneiland te kunnen inpassen, waarvoor de ontwerpsnelheid op circa 50 á 60 km/uur ligt'. De ontwerpsnelheid van een GOW BuBeKo is 80km/uur. Door het toepassen van deze variant moet de ontwerpsnelheid worden teruggebracht naar 60km/uur. Eigenlijk stelt de ontwerpende partij hiermee dus dat deze oplossing voor een GOW BuBeKo niet mogelijk is op deze locatie. Ook de intensiteit op de Bergmaas laat het niet toe om de Bergmaas af te waarderen naar een ETW BuBeKo. De maximale intensiteit op een dergelijke weg bedraagt 6.000 mvt/etm terwijl de intensiteit kan oplopen tot ca. 8.911 mvt/etm. In de studie is geen verklaring gegeven voor de toelaatbaarheid van deze (enorme) afwijkingen van de (algemeen aanvaarde) richtlijn. Het advies van Megaborn is daarom ondeugdelijk.
- Een ander groot onderbelicht nadeel van de 'voorkeursvariant' is de te beperkte lengte van de linksafvlakken. Er wordt niet onderbouwd waarom van de gangbare richtlijnen wordt afgeweken. Er wordt een linksafvlak van 52m getekend terwijl vanuit het Handboek wegontwerp een linksafvlak van 100m wordt geadviseerd. Weliswaar gelden bij een voorrangsp plein maatwerkoplossingen, maar dat laat onverlet dat onvoldoende is onderbouwd waarom in dit geval 52m aanvaardbaar zou zijn.
- In paragraaf 3.2 van het rapport van 10 februari 2023 wordt gesteld dat elke nieuwe wegaansluiting op een GOW een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Dit is exact de conclusie die kan worden getrokken op basis van het onderzoek naar de 'oplossingen' voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Een extra ontsluiting op de Bergmaas is technisch en vanuit het perspectief van verkeersveiligheid niet haalbaar. Megaborn verbindt hieraan in de verdere uitwerking geen conclusies. Terwijl op basis van de rapporten had moeten worden onderzocht of de huidige ontsluiting via de Landweer, zonder extra ontsluiting, toereikend is.
- De intensiteiten die ontstaan op de weg Voederheil zijn te overzien en passen in de bestaande wegenstructuur van Zeeland. Verwezen wordt naar de tabel op vervolgblad 7.
- De groei in intensiteit van het bedrijventerrein past nog eenvoudig op een GOW BiBeKo (zoals de Voederheil is gecategoriseerd. De weg heeft een capaciteit van ca. 6.000 mvt/etm. Vanuit het perspectief van veiligheid in relatie tot het vrachtverkeer kan worden voorgesteld dat een

extra ontsluiting van het bedrijventerrein gewenst is. Echter, vanuit het perspectief van intensiteiten bestaat hier totaal geen aanleiding voor. De conclusie van het verkeersonderzoek is dan ook niet correct. Maar mogelijk houdt dat rechtstreeks verband met de aan Megaborn gegeven onderzoeksoopdracht. Te weten: de afsluiting van de Landweer en aanleg van een ontsluitingsweg voor bedrijventerrein Voederheil is een vast gegeven, geleid op de voorwaardelijke verplichting uit het bestemmingsplan Brandweer.

Verslechtering zichtbaarheid

De extra ontsluiting kan achterwege blijven als de Landweer niet wordt afgesloten. Dan behouden cliënten hun zichtlocatie. Door het verliezen van de zichtlocatie worden cliënten ernstig gedupeerd. Zeker nu de keuze voor een extra ontsluitingsweg onlosmakelijk lijkt te zijn verbonden aan de keuze om het bedrijventerrein in westelijke richting uit te breiden.

Het afsluiten van de Landweer heeft rechtstreeks tot gevolg dat cliënten hun zichtlocatie verliezen. De bedrijfspanden van cliënten zijn gebouwd toen het bedrijventerrein nog werd ontsloten via de Landweer. Bij het ontwerpen van de panden is daarmee rekening gehouden.

De oriëntatie van de panden op de Landweer heeft ook tot gevolg gehad dat andere gevels, waarop minder zicht bestaat, eenvoudiger zijn uitgevoerd. En dat zijn nu juist de gevels die in het zicht komen indien het bestemmingsplan ongewijzigd wordt vastgesteld. Daardoor worden de panden een stuk minder representatief terwijl dit wel van groot belang is voor het bedrijf.

Door het gemeentebestuur is nadrukkelijk aangedrongen op het toepassen van materialen ter bevordering van de representativiteit van de bedrijfspanden ten behoeve van een fraaie uitstraling. Daar blijft niets van over als het bedrijventerrein wordt ontsloten zoals in het ontwerp bestemmingsplan is beschreven. Het is voor cliënten onverteerbaar dat zo kort na het stellen van eisen ten aanzien van de verfraaiing van de gevels, een keuze wordt gemaakt die alle investeringen teniet doet. Zelfs als besloten wordt om de Landweer niet af te sluiten, maar wel vasthoudt aan een extra ontsluiting op de Bergmaas, geldt dat cliënten hun zichtlocatie grotendeels verliezen. Indien uw raad ondanks het niet-afsluiten van de Landweer van mening is dat toch een extra ontsluiting van het bedrijventerrein moet worden gerealiseerd, verzoeken cliënten van indiener van de zienswijze rekening te houden met hun belang voor het behouden van een zichtlocatie.

Hetgeen in paragraaf 3.3 staat *“De zichtbaarheid....georiënteerd worden”* is een herhaling van wat zij eerder aan cliënten hebben voorgehouden.

In paragraaf 7.2.1 wordt de paardenhouderij genoemd aan de westkant van het bedrijventerrein, die kan zorgen voor verlies van de zichtlocatie. Het bebouwen van het bouwvlak voor de paardenhouderij is niet realistisch op een zodanige manier dat daarmee de zichtlocatie van cliënten wordt aangetast.

De benadering van B&W in 7.2.1. lijkt vooral te zijn ingegeven door planschadejurisprudentie. De wijze van het afwikkelen en/of het afhouden van planschadeclaims mag niet leidend zijn voor de

keuzes die worden gemaakt bij het opstellen van een bestemmingsplan. En daarbij past ook dat een betrouwbare overheid rekening houdt met uitlatingen uit het recente verleden op basis waarvan investeringen zijn gedaan. Uit niets blijkt dat burgemeester en wethouders zich daarvan bewust zijn geweest bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan.

In genoemde paragraaf staat dat in het voor Voederheil II geldende bestemmingsplan niet is opgenomen dat aan de westkant van Voederheil II sprake is van zichtlocaties. Daaraan is toegevoegd dat in de beeldkwaliteitsparagraaf van het bestemmingsplan is opgenomen welke percelen een zichtlocatie hebben.

Wat rijmt echter niet met hetgeen cliënten ten tijde van de aankooponderhandelingen is voorgespiegeld en met de eisen die door/namens het College zijn gesteld bij het toetsen van het bouwplan voor de diverse bedrijfspanden. Door/namens het college is weldegelijk gesteld of gesuggereerd dat cliënten zich op een zichtlocatie gingen vestigen.

Het college lijkt zich wel bewust te zijn van de kans dat zij cliënten verkeerd hebben voorgelicht. In genoemde paragraaf is namelijk ook opgemerkt:

“In het bestemmingsplan voor Voederheil II is wel een plaatje opgenomen.....Het plaatje zegt niet wat het bestemmingsplan voorschrijft, maar wat er in een notitie in het verleden is geschetst.”

Het heeft er alle schijn van dat het college zich er niet van bewust was dat “slechts” sprake is van een verwijzing naar een nog niet uitgewerkte notitie uit 2011. Daarom is het ongepast dat het college zich beroept op het ontbreken van juridische binding van bedoelde notitie. Vanwege de onduidelijkheid, die zelfs op grond van het geldende bestemmingsplan bestaat ten aanzien van de begrenzing van de zichtlocaties, kon in redelijkheid van cliënten niet gevergd worden dat zij het college zouden corrigeren en erop zouden wijzen dat de aan te kopen percelen geen zichtlocatie zouden zijn.

Ter nadere onderbouwing van de stelling dat het college (van voormalige gemeente Landerd) wel degelijk heeft getoetst aan de criteria die gelden voor een zichtlocatie, worden navolgende feiten vermeld:

1. Studio SBA heeft 3 drie panden ontworpen die voldoen aan de criteria voor een zichtlocatie. Het betreft een pand in het noorden van de Peelweg, aan de westzijde richting Bergmaas en een pand in het zuiden aan Voederheil. Bij de gesprekken met betrokken ambtenaren zijn voor deze locaties steeds de criteria van de zichtlocatie aangehaald.
2. Studio SBA heeft daarnaast ten minste vijf projecten op het binnenterrein ontworpen, waarbij criteria voor het binnenterrein zijn besproken.
3. De gemeente Landerd heeft geëist dat één bouwproject aan de westzijde van het plan wordt aangepast omdat in het schetsplan geen metselwerk was verwerkt. Dat is verklaard door de behandelend ambtenaar in die tijd.

Alle panden aan de westzijde hebben de beeldkwaliteit van een zichtlocatie. Voor niet alle panden geldt het belang van zichtbaarheid. Waarom zouden dan die bedrijven investeren in hoge bouwkosten die gelden voor een zichtlocatie. Die eisen zijn door de gemeente gesteld bij het toetsen van de bouwplannen.

Als de uitleg van de gemeente in paragraaf 7.2.1 al juist zou zijn, moet worden vastgesteld dat dat een verklaring achteraf is en dat door de gemeente een bestendige gedragslijn is gevolgd, waarbij conform de notitie uit 2011, ingediende bouwplannen werden getoetst aan de criteria die gelden voor zichtlocaties. Er is sprake van onbehoorlijk bestuur als kort daarna door de rechtsopvolger van gemeente Landerd in het geheel geen rekening wordt gehouden met bedoelde bestendige gedragslijn, enkel en alleen omdat naar oordeel van het huidige college, de toelichting van het bestemmingsplan “Voederheil II” anders had moeten worden uitgelegd.

Specifiek voor Van Tienen kan nog worden toegevoegd dat die voor de verplaatsing gevestigd was op een A-locatie Voederheil. Op die locatie had Van Tienen al alle mogelijkheden tot uitbreiding (door aankoop van naastgelegen gronden en de woning). De voor de gemeente Landerd zeer welkome verhuizing naar de huidige locatie is door Van Tienen, ondanks de daaraan verbonden kosten, specifiek vanwege de zichtlocatie doorgezet. Indien het niet zou gaan om verhuizing naar een zichtlocatie, waarom zou Van Tienen dan stappen terug doen?

Verzocht wordt het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen door de ondergrond van de Landweer toe te voegen aan het plangebied en te kiezen voor een verkeersbestemming die het afsluiten van de Landweer verbiedt. Gelijktijdig daarmee dient dan een procedure te worden gestart tot wijziging van het bestemmingsplan “Brandweerkazerne en nevenlocatie, Zeeland”, waarmee de voorwaardelijke verplichting van artikel 3.3.4 sub c vervalt.

Indien uw raad van mening zou zijn dat een nader verkeersonderzoek niet nodig is of dat op basis van een nader onderzoek niet de conclusie kan worden getrokken dat afsluiting van de Landweer niet meer nodig is, dan moet u in ieder geval uitspreken dat na realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg, op basis van verkeerstellingen en nieuw onderzoek, beoordeeld zal worden of de Landweer weer kan worden opengesteld, in elk geval voor eenrichtingsverkeer.

Tevens verzoeken cliënten u het bestemmingsplan overeenkomstig deze zienswijze zodanig vast te stellen dat cliënten hun zichtlocatie behouden.

5.8.2 Reactie gemeente

Voor antwoorden op onderdelen uit de zienswijze die vaker terugkomen verwijzen we naar hoofdstuk 4:

- Voor de beantwoording van zienswijzen over de afsluiting van Landweer, inclusief de voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan ‘Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland’ gevoerde omgevingsdialoog, zie paragraaf 4.1 t/m 4.5;

- Voor de variantenstudie van de ontsluitingsweg wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze zienswijzennota.
- Voor een overzicht van de omgevingsdialog en communicatie voor het voorliggende bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024', zie paragraaf 4.7.

Specifiek voor de bedrijven namens wie indiener de zienswijze indient, geldt dat zij geen directe significante nadelige gevolgen ondervinden van het afsluiten van Landweer. De reden is dat deze bedrijven niet aangesloten zijn op het na afsluiting doodlopende deel van Landweer. Ze kunnen Bergmaas bereiken via de bestaande wegen op het bedrijventerrein en de nieuw te realiseren ontsluitingsweg. Deze bedrijven worden dan ook niet benadeeld.

Met de door indiener van zienswijze aangehaalde uitspraak van de wethouder uit het verslag van de bijeenkomst op 26 oktober 2023 is bedoeld aan te geven dat we gaan beschouwen hoe de afsluiting van Landweer zo kan plaatsvinden dat de bedrijfsvoering van de aanliggende bedrijven hier zo min mogelijk hinder van ondervindt. Deze beschouwing van de verkeersafwikkeling heeft plaatsgevonden via de 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil', die als bijlage 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

Voor de Verkeersmodelstudie Zeeland (bijlage 4 bij de toelichting van voorliggend bestemmingsplan) in relatie tot de ontwikkeling Repelakker III geldt dat deze als bijlage 9 gevoegd is bij het op 10 oktober 2024 vastgestelde bestemmingsplan Repelakker III en dus ook deel uitmaakt van dat bestemmingsplan. Wij staan inhoudelijk achter deze verkeersstudie en deze vormt de basis voor een aanvullende verkeersstudie. Voor de ontwikkeling van Repelakker III hebben wij geconstateerd dat een aanvulling op de verkeersmodelstudie uit 2021 gewenst is. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is geworden en anderzijds om meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet. Om die reden hebben wij samen met de ontwikkelaar van Repelakker III ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau zijn onderzocht. Hoewel niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden van Repelakker zich kunnen vinden in het proces en de uitkomsten, hebben wij en de ontwikkelaar van Repelakker zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen. In dit proces zijn de ontwikkelingen op Voederheil meegenomen. Daaruit blijkt dat de variant die wordt gekozen op Repelakker III geen onaanvaardbare effecten heeft op de keuze die gemaakt is voor de ontsluiting van Voederheil.

Op de memo van 7 december 2021 is gereageerd door de gemeente Maashorst. We zijn in het traject rondom ontwerpbestemmingsplan Repelakker III meerdere malen in gesprek geweest met de Belangengroep Repelakker. De opmerkingen van de Belangengroep zijn dus meegenomen in dit traject. Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan

eind 2023 is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden van Repelakker verder te onderzoeken.

Beoordeling verkeersonderzoeken

Principes Duurzaam Veilig

Het snelheidsregime op het bedrijventerrein Voederheil is in tegenstelling tot wat indiener van de zienswijze stelt geen 30 km/uur maar 50 km/uur. Daarnaast is het Nederlandse wegennet opgebouwd volgens het principe van de functionele netwerkopbouw. Dit betekent dat een netwerk in de eerste plaats onderscheid maakt tussen wegen met een verblijfsfunctie die bedoeld zijn om te verblijven zonder verplaatsingsoogmerk en wegen met een verkeersfunctie die bedoeld zijn voor het afwikkelen van verkeer. Verder wordt onderscheid gemaakt tussen de verkeerskundige functies 'stromen' en 'uitwisselen'. Deze functies gaan niet veilig samen en moeten volgens Duurzaam Veilig principe¹ strikt worden gescheiden. Dit betekent echter niet dat een 30 km/uur weg niet aangesloten kan worden op een 80 km/uur weg. Duurzaam Veilig is een richtlijn en wettelijk niet bindend. Een wegbeheerder kan hierdoor afwijken van deze richtlijn.

In de variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland', bijlage 5 bij het bestemmingsplan, staat dat de ontwerpsnelheid van de Bergmaas ter hoogte van de toekomstige aansluiting van bedrijventerrein 50 à 60 km/uur is. Deze snelheid komt overeen met de maximale snelheid die wordt geadviseerd voor een S-bocht bij een voorrangspolein in het document 'Voorrangspoleinen buiten de bebouwde kom, Verkenning naar toepassing op provinciale wegen in Flevoland 2017' van de provincie Flevoland.

Visie op de totale verkeersafwikkeling van Zeeland

In de rapportage 'Verkeersmodelstudie Zeeland 2021' van Megaborn is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling van de woonwijk Repelakker III en de uitbreiding van bedrijventerrein Voederheil op het wegennet in het dorp Zeeland. Deze studie biedt volgens ons voldoende inzicht in de verkeerseffecten als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein Voederheil en is daarom voldoende voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Een visie op de totale verkeersafwikkeling wordt vastgelegd in een Gemeentelijk verkeer en vervoersplan. Een dergelijk plan is een leidraad voor het huidige en toekomstige mobiliteitsbeleid van een gemeente en is geen vereiste voor het vaststellen van een bestemmingsplan.

Type weg Voederheil

Wegen worden wanneer mogelijk ingericht volgens een wegcategorie van het Duurzaam veilig principe. In de 'Verkeersmodelstudie Zeeland' uit 2021 staat de weg Voederheil beschreven als een

¹ Duurzaam Veilig is uitgevonden door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en is de naam voor een filosofie om het verkeer in Nederland veiliger te maken. Belangrijkste uitgangspunt is dat infrastructuur moet zijn aangepast aan de 'beperkingen van menselijke vermogens'. Dit betekent dat wegen en kruispunten er zo uitzien dat mensen het begrijpen, automatisch de goede dingen doen en bij een foutje de gevolgen niet heel ernstig zijn.

grijze weg vanwege de inrichtingskenmerken. Een grijze weg is een weg waarbij onduidelijk is in welke wegcategorie van Duurzaam Veilig principe deze behoort. Grijze wegen hebben meerdere kenmerken van verschillende wegcategorieën. Bij de planvorming voor de herinrichting van de weg Voederheil is voornamelijk gekeken naar het gebruik van deze weg. Hieruit blijkt dat deze weg wordt gebruikt door hulpdiensten en landbouw-verkeer. Een 30 km/weg met bijbehorende snelheidsremmende maatregelen past niet bij dit gebruik. Door de snelheidsremmende maatregelen neemt de aanrijdtijd van hulpdiensten toe en ook landbouwverkeer ondervindt hinder van 30 km/uur drempels. Vandaar dat is besloten om de weg Voederheil in te richten als een 50 km/uur weg. Deze keuze maakt geen deel uit van het voorliggend bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024'.

Beoordeling varianten in Verkeersmodelstudie Zeeland uit 2021

In de rapportage 'Verkeersmodelstudie Zeeland 2021' van Megaborn zijn de varianten in tabel 5-1 op pagina 29 beoordeeld op de verkeersbelasting in relatie tot de functie van de weg, vormgeving en verkeersveiligheid. Daarnaast blijkt uit deze afwegingstabel met ontsluitingsvarianten dat de varianten met een afsluiting van de Landweer verkeerveilig zijn. Van enkel een kwantitatieve vraag (intensiteiten) zoals gesteld door indiener van de zienswijze is hierdoor geen sprake.

Uitleg autonome groei

De autonome verkeerstoename is bepaald met behulp van het regionale verkeersmodel (BBMA-model). Bij de referentievariant is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling van Repelakker III en de uitbreiding van bedrijventerrein Voederheil niet plaatsvinden en er geen infrastructurele aanpassingen worden gedaan aan het wegennetwerk van Zeeland. In variant 1 (figuur 2-3 in de verkeersmodelstudie) vinden de voorgenomen ontwikkelingen (Voederheil II, Voederheil West en Repelakker III) wél plaats. Dit verklaart de toename.

Variant 1 uit variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland'

In de rapportage 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil 2023' van Megaborn zijn drie ontsluitingsopties van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas beoordeeld op het onderdeel verkeersveiligheid. Uit deze beoordeling blijkt dat variant 2 waarbij de rotonde Piekenhoek wordt uitgebreid met een ++ score het beste scoort op verkeersveiligheid. Echter blijkt uit de reactie van de provincie dat zij alleen bereid is medewerking te verlenen aan een ontsluiting op de Bergmaas. Aangezien de provincie als eigenaar van de weg benodigd is voor deze voorgestelde ontsluiting, is deze niet uitvoerbaar.

Variant 1 waarbij het bedrijventerrein Voederheil met een voorrangsplein op de Bergmaas wordt aangesloten scoort met een + ook positief op verkeersveiligheid. Op het onderdeel ruimtelijke impact scoren alle 3 de onderzochte ontsluitingsopties negatief omdat deze gevolgen hebben voor bomen, watergangen en/of grondaankoop nodig is. Van een technisch en vanuit verkeersveiligheid verre van ideale ontsluitingsoptie bij een toekomstige aansluiting van het bedrijventerrein

Voederheil met een voorrangsplein op de Bergmaas, zoals gesteld door indiener van de zienswijze, is hierdoor geen sprake.

Technische haalbaarheid variant 1 uit variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland'

Op basis van de landelijke richtlijnen van het CROW is de voorgestelde ontsluiting technisch haalbaar. In paragraaf 6.2 'Afstand tussen kruispunten' van CROW-publicatie handboek wegontwerp 2013 staat namelijk dat elk kruispunt de verkeersstroom beïnvloedt over een bepaalde lengte, afhankelijk van de verkeersintensiteit en de snelheid. Voor wegen met een ontwerpsnelheid van 80 km/h ligt de lengte van het invloedgebied in de orde van grootte van 500 meter (turbulentiegebied). De afstand tussen twee opeenvolgende kruispunten moet hierom vaak zo groot mogelijk zijn. Dit betekent echter niet dat er verplicht een minimale afstand van 500 meter tussen twee kruispunten moet zijn. In dezelfde CROW-publicatie staat namelijk dat de minimale (praktische) afstand ten minste 100 meter bedraagt. De afstand tussen de nieuwe aansluiting van het bedrijventerrein Voederheil en rotonde Bergmaas – Voederheil en rotonde N277 – Bergmaas – Peelweg bedraagt minimaal 200 meter en is hierdoor groter dan de minimale (praktische) afstand van 100 meter.

Technische haalbaarheid variant 1 uit variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland' in relatie tot wegtype

In paragraaf 2.2 'Ontwerp- en trajectnelheid' van CROW-publicatie handboek wegontwerp 2013 staat dat de ontwerpsnelheid in beginsel de maatvoering van de ontwerpelementen en dan met name van het dwarsprofiel en het horizontaal en verticaal alignement bepaalt. Zowel de ontwerpsnelheid als de wettelijke maximumsnelheid voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is 80 km/uur. De keuze voor deze snelheid is gebaseerd op het gewenste niveau van verkeersveiligheid enerzijds en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling anderzijds.

Dit betekent echter niet dat op een gebiedsontsluitingsweg het verkeer altijd 80 km/uur moet kunnen rijden. In Nederland moet een bestuurder namelijk de snelheid aanpassen aan de verkeerssituatie ter plekke. Vandaar dat er naast de ontwerpsnelheid ook sprake is van een trajectnelheid voor een gebiedsontsluitingsweg.

De trajectnelheid is een weerspiegeling van de beperkingen in dwars- en langsrichting op de weg en geeft de vrijheid van manoeuvreren weer bij de optredende verkeersintensiteiten. De gewenste trajectnelheid bedraagt op een gebiedsontsluitingsweg ten minste 60 km/uur. De trajectnelheid is dus inclusief 'vertragingen' ten gevolge van discontinuïteiten in het ontwerp en is afhankelijk van o.a. het aantal kruispunten met 'snelheid verlagende' voorzieningen zoals rotondes, kruispunten met verkeersregel-installaties en/of plateaus.

De uitbuiging van het voorrangsplein zorgt ervoor dat de snelheid van het verkeer wordt verlaagd naar 50 à 60 km/uur wat de verkeersveiligheid ter hoogte van de toekomstige aansluiting van het

bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas ten goede komt. Daarnaast is het aannemelijk dat ondanks deze plaatselijke verlaging van de snelheid de minimale trajectsnelheid van 60 km/uur zoals opgenomen in de CROW-publicatie 'Handboek wegontwerp 2013' op de Bergmaas van toepassing is. Hierdoor voldoet het ontwerp van het voorrangspein aan de landelijke richtlijnen van het CROW.

Lengte linksafvak variant 1 uit variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland'

In paragraaf 6.4.3 'Ontwerpelementen' van CROW-publicatie handboek wegontwerp 2013 staat dat een linksafvak vooral de functie heeft van een 'opstelruimte' en niet is bedoeld als uitrijstrook zoals op stroomwegen. De voorgestelde lengte van 100 meter bij een ontwerpsnelheid van 80 km/uur is een compromis tussen redelijk comfortabel uitrijden en afremmen en het vermijden van oneigenlijk gebruik. Wanneer de aanbevolen lengte niet kan worden bereikt, is het altijd beter om een kortere linksafvak aan te leggen dan om deze achterwege te laten. Het hoofddoel is namelijk dat het links afslaande verkeer zich buiten de rijstrook voor het doorgaande verkeer kan opstellen.

Door de uitbuiging van het voorrangspein is de ontwerpsnelheid ter hoogte van de toekomstige aansluiting van het bedrijventerrein op de Bergmaas 50 à 60 km/uur. Bij deze snelheid geldt volgens de CROW-publicatie ASVV 2012 geen minimale lengte voor een linksafvak. Vandaar dat een lengte van 52 meter van het linksafvak op het voorrangspein bij een ontwerpsnelheid van 50 à 60 km/uur voldoende lang is om tijdig en comfortabel af te remmen en op te stellen.

Haalbaarheid variant 1 uit variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland'

In de variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland' uit 2023 staat dat elke nieuwe wegaansluiting op een gebiedsontsluitingsweg een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Dit komt doordat bij een nieuwe wegaansluiting extra potentiële conflictpunten ontstaan. Het betekent echter niet dat elke nieuwe wegaansluiting verkeersonveilig is. Uit tabel 4-1 op pagina 17 blijkt namelijk dat het voorgestelde voorrangspein ter hoogte van de toekomstige aansluiting van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas positief scoort op het onderdeel 'verkeersveiligheid'.

Samenhang bijlage 4 en 5 bij bestemmingsplan

In bijlage 4 (Verkeersmodelstudie Zeeland uit 2021) staat het schetsontwerp van een drietaks rotonde op de Peelweg (variant 3). De verzadigingsgraad van deze rotonde is in bijlage 5 (variantenstudie Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland uit 2023) berekend met de meerstrooksrotonde verkenner. De afbeelding van deze berekening gaat uit van 4 poten van een rotonde, maar in de berekening is aan de noordkant een intensiteit van 0 motorvoertuigen ingevoerd. Hierdoor is de verzadigingsgraad doorgerekend voor een drietaks rotonde en komen bijlage 4 en 5 wel overeen.

Capaciteit verkeersplein variant 1 uit variantenstudie 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland'

Voor het beoordelen of het voorrangsp plein voldoende capaciteit heeft volgens de methode Harders is in 2023 het BBMA-verkeersmodel van de provincie Noord-Brabant gebruikt voor de verkeersintensiteiten. Dit model is in 2021 gekalibreerd op een groot aantal verkeersstellingen. De output van dit model is weergegeven in motorvoertuigen (autoverkeer of vrachtverkeer). Vandaar dat voor deze berekening motorvoertuigen zijn omgerekend naar personenauto-equivalent (PAE). Hierbij is een waarde van 1 pae voor een auto en een gemiddelde waarde van 2 pae per vrachtauto gehanteerd.

De methode Harders is een berekeningsmethode waarmee wachttijden bij een bepaalde verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten worden berekend. De verkeersdeelnemers die voorrang moeten verlenen maken hierbij gebruik van hiaten in de deelstromen die voorrang hebben. De te hanteren waarde voor de kritieke hiaten hangt onder andere af van de uit te voeren verkeersbeweging en van de rijsnelheden.

De vormgeving van een voorrangsp lein ter hoogte van een zijweg is gelijk aan een T-voorrangskruispunt zonder verkeerslichten met een linksafvak. Daarnaast staat in de rapportage 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland' dat de ontwerpsnelheid ter hoogte van de zijweg 50 à 60 km/uur is. Vandaar dat een snelheid van 50 km/uur is gebruikt bij de berekening van de wachttijden van het verkeer op het voorrangsp lein.

In het document 'Voorrangsp leinen buiten de bebouwde kom, Verkenning naar toepassing op provinciale wegen in Flevoland 2017' van de provincie Flevoland staat een maximale verkeersstroom vanuit de zijwegen van 400 pae/uur. Op de hoofdrichting is een intensiteit tot circa 1.200 pae/uur per richting mogelijk. Hierbij moet worden opgemerkt dat bij intensiteiten boven de 700 pae/uur de oversteekbaarheid afneemt.

In de rapportage 'Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland' uit 2023 staat in bijlage 5 op de hoofdrijrichtingen in de ochtendspits een verkeersintensiteit van 490 en 618 pae/uur. In de avondspits is dit 416 en 528 pae/uur. Ook blijft de verkeersintensiteit met maximaal 160 pae/uur ruim onder de bovengrens van 400 pae/uur. Uit de berekeningen met de methode Harders blijkt dat een voorrangsp lein bij deze intensiteiten goed toepasbaar is en de uitgangspunten zoals beschreven in het beleidsdocument van de provincie Flevoland bevestigen dit.

Beoordelingssystematiek Verkeersmodelstudie Zeeland uit 2021

In de Verkeersmodelstudie Zeeland uit 2021 staat in paragraaf 5.2 'Afweging varianten' dat er een score van -3 tot 3 is gegeven in de afwegingstabel. Een - getal betekent een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie en een positief getal betekent een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is voor de ontwikkeling van Repelakker III en Voederheil een belangrijk uitgangspunt dat de hoeveelheid van het verkeer in het centrum van Zeeland niet significant

toeneemt. Vandaar dat het onderdeel ‘verkeersbelasting Kerkstraat Centrum i.r.t. functie, vormgeving en verkeersveiligheid’ de hoogste weging in de beoordelingscriteria heeft gekregen.

De Kerkstraat is een lange straat met twee verschillende ‘karakters’. De Kerkstraat ter hoogte van het centrum is een winkelstraat waar relatief veel oversteekbewegingen van voetgangers plaatsvinden. Op de Kerkstraat tussen de Vaandriglaan en Langenboomseweg vinden aanzienlijk minder oversteekbewegingen van voetgangers plaats. Dit wegvak dient voornamelijk als ontsluiting van de aangelegen woningen. Vandaar dat de Kerkstraat in de scoretabel is opgedeeld in twee delen.

Keuze voor variant 1 uit variantenstudie ‘Ontsluiting bedrijventerrein Voederheil Zeeland’ in relatie tot advies provincie (bijlage 6 bij toelichting)

In het advies van de provincie staat dat een rotonde op de N277 ter hoogte van Landweer in de invloedssfeer van de rotondes Piekenhoek (circa 400m) en Kerkstraat (circa 550m) ligt. Daarnaast kan het bedrijventerrein Voederheil worden ontsloten via de gemeentelijke weg Bergmaas en daarom voldoet een ontsluiting via een rotonde op de N277 niet aan de criteria die genoemd staan in artikel 14 van de Regeling veranderen en gebruiken.

In paragraaf 6.2 ‘Afstand tussen kruispunten’ van CROW-publicatie handboek wegontwerp 2013 staat dat elk kruispunt de verkeersstroom beïnvloedt over een bepaalde lengte, afhankelijk van de verkeersintensiteit en de snelheid. Voor wegen met een ontwerpsnelheid van 80 km/h ligt de lengte van het invloedgebied in de orde van grootte van 500 meter (turbulentiegebied). De afstand tussen twee opeenvolgende kruispunten moet hierom vaak zo groot mogelijk zijn. Dit betekent echter niet dat er verplicht een minimale afstand van 500 meter tussen twee kruispunten moet zijn. In dezelfde CROW-publicatie staat namelijk dat de minimale (praktische) afstand ten minste 100 meter bedraagt. De afstand tussen de toekomstige aansluiting van het bedrijventerrein Voederheil en rotonde Bergmaas – Voederheil en rotonde N277 – Bergmaas – Peelweg bedraagt minimaal 200 meter en is hierdoor op basis van de landelijke richtlijnen van het CROW technisch haalbaar. Dit blijkt ook uit de conclusie in het advies van de provincie waarin staat dat op basis van de beschikbare informatie en geldende regelgeving een aansluiting van bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas (variant 1 uit de variantenstudie) de beste variant is.

Herinrichting weg Voederheil

De herinrichting weg Voederheil valt buiten de ‘scope’ van dit bestemmingsplan. De herinrichting van deze weg zal plaatsvinden na afronding van een separaat participatietraject waarbij o.a. vertegenwoordigers van de ondernemers op het bedrijventerrein zijn betrokken. Ook is tijdens de centrale bijeenkomst op 10 juli 2023 iedere aanwezige in de gelegenheid gesteld om op het plan voor de herinrichting te reageren via een reactieformulier. De herinrichting van de weg Voederheil heeft geen directe invloed op wat mogelijk wordt gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.

Zichtbaarheid

De indiener van de zienswijze geeft aan dat de cliënten namens wie hij zienswijzen indient, een zichtlocatie hebben vanaf Bergmaas. Met de ontwikkeling van Voederheil West beogen we de ruimte tussen Bergmaas en de locaties aan de westkant van Voederheil II gedeeltelijk te bebouwen. In het voor Voederheil II geldende bestemmingsplan is in de beeldkwaliteitsparagraaf van bestemmingsplan Voederheil II (paragraaf 3.3) opgenomen welke percelen een zichtlocatie hebben. Er is onderscheid gemaakt tussen 'zichtlocaties' en 'binnengebied'. De percelen van de ondernemers aan de westkant van Voederheil II vallen in het binnengebied. Het binnengebied heeft een lager beeldkwaliteitsniveau. Let wel, dit betekent niet dat er géén beeldkwaliteitscriteria zijn. De percelen van de cliënten van indiener vallen in dit binnengebied.

In de bovengenoemde beeldkwaliteitsparagraaf is ook opgenomen dat "gebouwen een verzorgde uitstraling dienen te hebben met aandacht voor architectuur". "Het kantoorgedeelte of showroomgedeelte van een bedrijf is vaak het visitekaartje en kent de meeste transparantie. Daarom wordt dit deel van het gebouw georiënteerd op de belangrijkste openbare ruimte waar de kavel aan ligt en is de entree duidelijk herkenbaar". Bovenstaande passages zijn algemeen geldend en niet gerelateerd aan de verschillende gebiedstypes of een hoger/lager welstandsregime. Ze gelden dus ook voor bedrijven in het binnengebied. Dit staat los van zichtlocaties. Daarnaast blijft Landweer de belangrijkste aangrenzende openbare ruimte van de betreffende percelen. Hierover zal het verkeer de nieuwe ontsluitingsweg bereiken en als ontsluiting fungeren voor de percelen van de cliënten van de indiener van de zienswijze. Er is dus geen sprake van dat andere gevels (de 'eenvoudiger uitgevoerde gevels' volgens de zienswijze van indiener) een meer prominente rol zullen krijgen dan de huidige voorgevels, aangezien de bebouwing op de percelen van de cliënten van indiener van de zienswijze geen andere oriëntatie krijgt op de Landweer. Ook als destijds al bekend was, dus ten tijde van de bouwplanontwikkeling voor de bebouwing van de cliënten van indiener van de zienswijze, dat er een nieuwe ontsluiting vanaf de Bergmaas gerealiseerd zou worden, dan zou over de bebouwingstructuur op de percelen van de cliënten van indiener van de zienswijze niet anders worden geadviseerd vanuit de gemeente.

Bovendien geldt dat op een hoger schaalniveau het deelgebied Voederheil West ruim wordt opgezet en ingebed. Tussen de bestaande bedrijven van de cliënten van indiener van de zienswijze en de beoogde bedrijfsperven in het kader van het ontwerpbestemmingsplan wordt een brede groenzone ingericht, waarin ook het bestaande zandpad en het bestaande eikenlaantje worden opgenomen. Aan de noordkant zal de bestaande solitaire boom behouden blijven.

In tegenstelling tot wat in de zienswijze is benoemd, blijven de meer representatieve gevels van de bebouwing op de percelen van de cliënten van indiener van de zienswijze dus gericht op de aangelegen openbare ruimte en willen we dit algemene uitgangspunt ook toepassen op de voorliggende uitbreiding van Voederheil (-West). Het door indiener van de zienswijze aangehaalde citaat uit paragraaf 3.3 van de toelichting van het bestemmingsplan doelt daar op. Dat wil overigens geenszins zeggen dat loodsen/bedrijfshallen onzichtbaar moeten zijn, de functie van het

gebied betreft per slot van rekening een bedrijventerrein. In het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan zijn waarborgen opgenomen, waarmee wordt gestuurd op een samenhangend en kwalitatief straatbeeld.

Los van hetgeen is gesteld in het geldende bestemmingsplan is ook in de verkoopovereenkomsten voor de percelen van de cliënten van indiener van de zienswijze niet benoemd dat sprake is van een zichtlocatie. Er is geen hogere prijs per m² betaald dan op andere plaatsen op het bedrijventerrein. Onder andere daarmee hebben we de belangen van de cliënten van indiener van de zienswijze gewogen, maar is niet gebleken dat sprake is van een zichtlocatie.

Dat zich ter hoogte van een gedeelte van de westzijde van Voederheil II een bouwvlak voor een paardenhouderij bevindt, is relevant. De planologische mogelijkheden op dit perceel zijn zodanig dat de op dit perceel gelegen bouwvlak bebouwd kan worden. Dit planologische gegeven dienen we als uitgangspunt te nemen. En al zou dit bouwvlak niet volledig bebouwd worden, dan nog bestaat de planologische mogelijkheid om de bebouwing zodanig te positioneren dat het naar buiten toe oogt als één groot bouwblok. Daarnaast is het direct te situeren voor het perceel van een van de cliënten van indiener van de zienswijze. Het bouwvlak is niet in gemeentelijk eigendom. Indien de eigenaar een vergunning voor het bebouwen van dit perceel aan zou vragen binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan, zien we op dit moment geen reden om deze vergunning niet te verlenen. Daarmee zou de achterliggende bebouwing vanaf de Bergmaas minimaal gedeeltelijk niet meer zichtbaar zijn. Dit bouwvlak lag er al voor uitgifte van de naastgelegen kavel op het bedrijventerrein.

Uit het bovenstaande blijkt niet dat sprake zou zijn van een zichtlocatie op de percelen van de cliënten van indiener van de zienswijze. Indiener van de zienswijze haalt een passage aan uit bijlage 25 van de toelichting van voorliggend bestemmingsplan. Het klopt dat we constateren dat in de toelichting van het bestemmingsplan voor Voederheil II wel een plaatje opgenomen is waaruit af te lezen is dat sprake kan zijn van een zichtlocatie op deze plaats. Dit plaatje betreft een verwijzing naar een notitie uit 2011, waarbij is aangegeven dat dit nog vertaald moet worden in het bestemmingsplan. Het plaatje zegt niet wat het bestemmingsplan voorschrijft, maar wat er in een notitie in het verleden is geschetst. Dit heeft zoals hierboven beschreven geen gevolg gekregen in het bestemmingsplan voor Voederheil II. Daarnaast is in hetzelfde hoofdstuk van de toelichting van het bestemmingsplan Voederheil II een plaatje opgenomen waarin Voederheil West al globaal is ingetekend. In de bijbehorende tekst is opgenomen dat dit het richtinggevend stedenbouwkundig model voor Voederheil II betreft, dat als basis heeft gediend voor verdere uitwerking van het plan. Met de toen al opgenomen beoogde ontwikkeling op deze locatie ligt een zichtlocatie op de naastgelegen locatie niet voor de hand.

Wat betreft het materiaalgebruik geldt dat de realisatie van metselwerk geen kenmerk is van panden op een zichtlocatie. In de eerder aangehaalde beeldkwaliteitsparagraaf van bestemmingsplan Voederheil II is hierover opgenomen dat “de voorgevel van het kantoor-

/showroomgedeelte bij voorkeur dient uitgevoerd te worden in baksteen.” Net zoals bij de eerder aangehaalde passages uit dit plan, is deze eis niet gerelateerd aan de locatie van het pand.

5.8.3 Conclusie

De zienswijze was samen met andere zienswijzen aanleiding om de ‘Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil’ uit te laten voeren en is als bijlage 7 van de toelichting opgenomen bij het bestemmingsplan. De overige onderdelen uit de zienswijzen zijn geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5.9 Natuurorganisaties in de gemeente Maashorst

5.9.1 Inhoud zienswijze

De ecologische en hydrologische onderzoeken zijn onvoldoende compleet.

Bergmaas/Middenpeelweg groenzone

Wij stellen voor de groenzone aan de buitenzijde van het plan voldoende breed aan te leggen en hier soortenrijke biotopen en natuurelementen aan te leggen. De voorkeur gaat uit naar een groene zone met een bergingsfunctie, maar ook permanent water, rietoevers (die niet gemaaid worden in de winter), flauwe oevers met moeras en oeverplanten, moeraszones en bloemrijke graslanden en struwelen met inheemse bessen- en vruchtdragende soorten. Permanent water en moeras voegt meer toe dan ondiepe retentievijvers die zelden water bevatten zoals in de huidige stroken langs de Middenpeelweg. Gevarieerde groenstroken geven structuur aan de natuur en bieden al direct schuilgelegenheid en leefgebied voor (water)vogels, kleine zoogdieren, bijen, vlinders en andere insecten.

De groenstroken kunnen bovendien het zicht ontnemen op de veelal lelijke bedrijfsgebouwen. Het is aan te bevelen de ecologische kwaliteit van de buitenrand van bestaand Voederheil aan de Middenpeelwegkant helemaal te verbeteren en ecologisch in te richten. Een goed voorbeeld zijn de stroken aan de Zeelandsedijk in Uden (bedrijventerrein Hoogveld/Goorkens). Ook zouden nog niet uitgegeven kavels ingezaaid kunnen worden met inheemse kruiden.

Ten noorden van de locatie ligt een breuk die het wijstverschijnsel veroorzaakt, ondermeer in het net ten noorden gelegen gebied Rusven (zie het wateronderzoek van Econsumtancy). Het is wenselijk bij de inrichting aan te sluiten bij de ecologische potentie van de nabij breuken gelegen kwelvegetaties. Het ecologisch onderzoek van bureau BLOM Ecologie bv gaat hier helaas niet op in.

Vleermuizen

De verkeersaansluiting van de wijk op de Bergmaas vergt aandacht. Vanwege vleermuizen is het eigenlijk niet wenselijk de bomenrij te onderbreken. Zoals bekend gebruiken vleermuizen deze ter

oriëntatie. Ook al is er een rij bomen aan weerszijden van de weg, dan nog is het wenselijk de bomenrij aan de oostzijde van de weg na aanleg van de aansluiting zoveel mogelijk te herstellen en tussentijds (tijdelijke) oriëntatiepunten aan te leggen voor de vleermuizen.

Behoud oude eik en bomenrij langs het zandpad

Wij stellen voor de aanwezige oude eik in het weiland te behouden. De boom wordt niet benoemd in het ecologisch onderzoek van bureau BLOM Ecologie bv. De boom is landschapsbepalend. Ook de bomen en het struweel langs het zandpad dient gehandhaafd te worden en ingepast in het plan. De voormalige gemeente Landerd is in het recente verleden erg slordig omgegaan met oude bomen en struwelen. Uitgangspunt zou moeten zijn deze te koesteren en in te passen in het plan.

Dassenleefgebied

Wij keuren het ecologisch onderzoek af. De betekenis en aanwezigheid van de das is niet goed onderzocht. Wij concluderen uit de op camera veelvuldig geconstateerde aanwezigheid van dassen op Voederheil, en verkeersslachtoffers op Bergmaas en Middenpeelweg, dat het gebied van betekenis is voor de das. Het gebied bevat grasland (paardenwei) en is daarmee een waardevol foerageergebied voor de dassen uit de zeer nabijgelegen burcht. De das leeft in gebieden die bestaan uit een combinatie van diverse habitattypen, waaronder vochtige graslanden. Het gaat om een combinatie van hooggelegen en laaggelegen gronden die op korte afstand van elkaar liggen, in meestal kleinschalige akker- en weidelandschappen met voldoende bosjes, houtwallen, singels, heggen en fruitbomen. Belangrijk voor het habitat van de das is dat er voldoende voedselaanbod is, goed vergraafbare (hogere) grond aanwezig is, voldoende dekking in de vorm van bijvoorbeeld houtwallen of heggen is en het gebied weinig wordt verstoord (BIJ12 kennisdocument Das, 2017). De planlocatie bestaat uit geschikte weilanden. Er zijn meerdere dassenburchten aanwezig in een straal van 2 kilometer rondom de planlocatie (bron NDFF, 2012-2022) en 1 dassenburcht en een bijburcht op korte afstand. De das zal in de randzones aanwezig blijven. Uit het feit dat de wijde omgeving is aangemerkt als actueel dassenleefgebied, blijkt dat alle potentiële territoria bezet zijn. Het kan dan ook niet anders dan dat het plangebied foerageergebied is van één of meer dassenfamilies. Aantasting van dit foerageergebied leidt tot aantasting van de functionaliteit van een vaste voortplantings- of rustplaats (burcht en bijburchten) (zie het Kennisdocument Das). Dit geeft een compensatieverplichting c.q. noodzaak tot ontheffing. In plangebieden waar de das voorkomt is het sowieso noodzakelijk om uitgebreider veldonderzoek uit te voeren. Het gebied wordt naar ons idee door het adviesbureau onterecht benoemd als gebied waarvoor geen compensatie nodig zou zijn. Mede vanuit de Dassenwerkgroep Brabant zijn wij van mening dat het gebied van essentiële betekenis is voor de das en het verlies aan leefgebied gecompenseerd dient te worden (kaders vanuit het Dassenprotocol). Aanleg van dassenrasters en een dassentunnel onder de Bergmaas en de N277 (Middenpeelweg) is daarbij wenselijk. De geregistreerde verkeersslachtoffers tonen aan dat beide wegen (Bergmaas en N277) ingerasterd zouden moeten worden en dat er geleidende structuren (houtwallen) aangelegd zouden moeten worden.

Aanvulling op zienswijze Voederheil d.d. 10 mei 2024

Op 19 april 2024 is met de gemeente en het ecologisch bureau overleg geweest over het bestemmingsplan Voederheil.

Bij de vorige uitbreiding van het Voederheil is al een belangrijk stuk dassenfoerageergebied verloren gegaan zonder compensatie. De plannen zijn ons destijds ontgaan.

Tijdens dit overleg gaf de gemeente aan dat er van de circa 3 hectaren grasland 2 ha. bebouwd gaat worden en er 1 hectare overblijft en dit als geschikt (d.w.z. kort) grasland te willen gaan beheren, waarmee dit als foerageergebied voor dassen geschikt zou blijven of worden. Deze 1 hectare zou dan meetellen bij de verder nog te bepalen compensatie in de omgeving. Ook hier is het gevaar allesbehalve denkbeeldig dat de eigenaren van de nieuwe industriepanden andere denkbelden over het groenbeheer rondom hun gebouwen zullen hebben. Gelet op de inrichting van veel industrieterreinen geeft het weinig hoop dat de groene omlijsting van de nieuwe industrie hier over lengte van jaren natuurlijk beheerd gaat worden. Het risico is groot dat men, zoals bijna overal, een geknipte-gekapte-en geschoren 'groene' omgeving wil, die qua leefgebied voor flora en fauna niets of weinig te bieden heeft. De in het plan voorziene aanleg en/of het behoud van een groene structuur aan bomenrijen (vleermuizen) en randen met struiken en kruiden, biedt wel enig leefgebied voor de kleinere en vliegende fauna, maar onvoldoende als deel van het dassenfoerageergebied.

Gezamenlijke compensatie voor beide uitbreidingsgebieden Repelakker en Voederheil

Voor de dassen in de omgeving gaat het om grofweg één aaneengesloten gebied waarvoor één gezamenlijke oplossing gevonden moet worden. Zoals al aangegeven tijdens onze gesprekken moet verlies aan primair leefgebied (grasland) voor 120% gecompenseerd worden, secundair voedselgebied (akkerland) met 50%.

Plangebied Repelakker bestaat voor een deel uit grasland en voor een deel uit akker (afgelopen jaar met maïs, in de herfst belangrijk voedsel voor dassen). Voederheil bestaat geheel uit grasland. De verbinding met de oostzijde van Bergmaas (Repelakker) gaat dood lopen: het voedselgebied valt weg na realisering van de bouwplannen. Een extra dassentunnel is dan dus niet nodig. Ons advies is om aan de westzijde van Bergmaas een dassenraster aan te leggen, zodat er ook geen verkeersslachtoffers meer kunnen vallen.

De voorziene groenzones in zowel Repelakker III als Voederheil II vormen een te beperkt restant grasland om ook als gedeeltelijke compensatie te dienen. Het blijven snippers met onvoldoende garantie dat zij over lengte van jaren als zodanig beheerd kunnen worden. Voor de das moeten we beide uitbreidingsgebieden opgeven. Om te voldoen aan de wettelijke verplichting is het effectiever om compensatie grond ten westen van Bergmaas en Voederheil te verwerven, optimaal in te richten en veilig te stellen voor de das. Optimaal is: kleinschalig en blijvend licht bemest grasland. De westzijde van Bergmaas en van RW 277 bestaat hoofdzakelijk uit agrarisch gebied, waaronder veel

graspercelen. Een deel bestaat uit akkers met verschillende soorten gewassen. Hier zal de compensatie gezocht moeten worden. Dit mag ruim gezien worden: ook het gebied iets ten noorden van Nabbegat bestaat hoofdzakelijk uit agrarisch gebied waarin compensatie gevonden kan worden.

Onder RW 277, het noord-zuid gelegen deel tussen de rotonde bij Kreitsberg in het zuiden en het tankstation liggen 3 dassentunnels. Bij een veldcontrole op 9 mei 2024 is bij alle drie recent gebruik gebleken. In de houtwallen aan de oostzijde bevinden zich dichtbij RW 277 nog twee dassenburchten. Via de tunnels is er een goede uitwisseling mogelijk van dassen; de voedselgebieden liggen aan beide zijden RW 277. Hier gebied verwerven en inrichten als compensatie voor verlies aan dassenleefgebied in Repelakker III en Voederheil II betekent een passende, robuuste versterking voor de lokale dassenpopulatie. Nader bekeken moet worden waar het dassenkerend raster nog doorgetrokken moet worden.

Overige zoogdieren

In de omgeving worden de bunzing en de wezel waargenomen. Wij achten het noodzakelijk bij de inrichting van de groenzone voorzieningen voor deze soorten aan te brengen.

Groene daken of zonnepanelen

Wij bevelen aan zoveel mogelijk groene daken of daken met zonnepanelen aan te leggen. Dit kan ook in de gevels worden toegepast.

5.9.2 Reactie gemeente

Bergmaas/Middenpeelweg groenzone

De exacte inrichting van de groenzone rondom het bedrijventerrein wordt nog nader uitgewerkt. In het beeldkwaliteitplan is nu een indicatieve indeling opgenomen. De omgelegde A-watgang komt terug in deze groenzone evenals een wadi/ruimte voor waterberging. Wij gaan bij de uitwerking in het vervolgetraject graag in gesprek met indiener van de zienswijze om gezamenlijk tot een passende inrichting te komen. We onderschrijven de door indiener van de zienswijze benoemde wens om deze groenzone naast de functionele invulling van waterberging ook te voorzien van inheemse beplanting en waarden voor de biodiversiteit.

Vleermuizen

Voor vleermuizen blijven voldoende bomen beschikbaar die vleermuizen kunnen gebruiken als oriëntatiepunt en vliegroute. De bomenrij aan de westzijde van Bergmaas wordt niet onderbroken.

Behoud oude eik en bomenrij langs het zandpad

De monumentale boom (eik) is opgenomen in de stedenbouwkundige opzet en wordt behouden in het plan. Dit geldt ook voor de oude eiken langs het zandpad. Het beeldkwaliteitplan laat zien dat de oude eik en bomenrij in de groenbestemming vallen, deze zullen derhalve behouden blijven.

Dassenleefgebied

In de Quicksan Wet natuurbescherming van 28 november 2023 is de beoogde ingreep beoordeeld en of de locatie van essentieel belang is voor beschermde soorten. Uit de quickscan blijkt dat dit niet het geval is voor de das. Het stuk dat door de beoogde ontwikkeling verloren gaat, betreft een stuk weiland, er zijn hier geen burchten, bosjes, houtwallen, singels, heggen of fruitbomen aanwezig. Er gaan derhalve geen structuren verloren waar de das kan schuilen of rusten. De das zou hier kunnen foerageren, echter is er in de directe omgeving voldoende alternatief en beter geschikt foerageergebied aanwezig, zoals akkers en bosgebied waar meer vergraafbare grond aanwezig is. Er is derhalve geen sprake van essentieel leefgebied dat verloren gaat. Bovendien blijft er in de toekomstige situatie ook groen behouden.

De indiener van de zienswijze kan zich niet vinden in de resultaten van de quickscan en zoekt naar compensatie van het leefgebied voor de das. Zodoende hebben wij als gemeente gronden verworven in de nabije omgeving ten behoeve van compensatie van het leefgebied van de das, die tot op heden gebruikt worden voor agrarische doeleinden. Voor de inrichting van deze gronden hebben wij een *'Maatregelenplan ten behoeve van de das Voederheil Zeeland'* opgesteld, zie toelichting bijlage 18.

In het maatregelenplan wordt de conclusie uit de quickscan bekrachtigd dat ter plaatse van de beoogde ontwikkelingen geen sprake is van essentieel leefgebied voor de das. De natuurorganisaties concluderen dat door de aanwezige verkeersslachtoffers op Bergmaas en Middenpeelweg en uit de op camera veelvuldig geconstateerde aanwezigheid van dassen het gebied van betekenis is voor de das. Wij kunnen ons niet vinden in de door de natuurorganisaties getrokken conclusie. De natuurorganisaties wijzen erop dat het gebied grasland (c.q. paardenweide) bevat en daarmee een waardevol foerageergebied voor dassen uit de zeer nabijgelegen burcht betreft. Ze geven tevens aan dat er meerdere dassenburchten aanwezig zijn in een straal van 2 kilometer rondom de planlocatie en 1 dassenburcht en een bijburcht op korte afstand (bron NDFF, 2012-2022).

Voor Voederheil zijn door het ecologisch bureau geen wildcamera's uitgezet, wegens het in eerste instantie uitsluiten van essentieel foerageergebied voor de das tijdens het vooronderzoek. In paragraaf 1.6 van het Maatregelenplan wordt door Blom Ecologie geconcludeerd dat sprake is van een secundair foerageergebied. De planlocatie betreft grotendeels een paardenweide. Een paardenweide heeft over het algemeen een lagere voedingswaarde dan weides begraasd en bemest door koeien. Daarnaast werden er in 2024 aardappelen geteeld, welke een weinig waardevolle functie hebben voor de das. Ook daarom is Blom Ecologie van mening dat dit gebied secundair foerageergebied voor de das betreft.

Als compensatiemaatregel wordt aangehouden dat primair essentieel foerageergebied met 120% gecompenseerd dient te worden en secundair foerageergebied met 50%, mits op de vervangende oppervlakte een kwaliteitsverbetering plaats heeft gevonden zodat dit gebied jaarrond gebruikt kan

worden door de das. In totaal zal er aan 5,2 hectare (51.350 m²) bebouwd worden. Dat betekent dat er circa 2,6 hectare aan compensatie aangelegd dient te worden bij het verloren gaan van secundair essentieel foerageergebied (Kennisdokument Das, Bijl2, 2017). In totaal zal 4,4 ha ingericht worden, waardoor ruimschoots aan deze eis wordt voldaan. De ruimschootse overcompensatie betekent dat er 1,8 hectare meer ingericht wordt dan noodzakelijk.

In de paragrafen 2 en 3 van het maatregelenplan staat omschreven welke maatregelen precies genomen worden. Naast de inrichting t.b.v. dassen houden we rekening bij de inrichting van de gronden met andere soorten die aanwezig zijn op wijstgronden. Onder andere door de aanplant van een strook pinksterbloemen (de waardplant van oranjetipje) wordt er een bijdrage geleverd aan waardevolle soorten die voorkomen op wijstgronden.

Om deze maatregel juridisch te borgen hebben wij in artikel 14 (overige regels) van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting (landschappelijke en ecologische inpassing) opgenomen voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Voederheil. Het compensatiegebied moet ingericht zijn voordat het bestaande foerageergebied verloren gaat. Dit betekent dat gestart kan worden met bebouwen en inrichten met de daarbij behorende werkzaamheden (inclusief bouwrijp maken) als ter plaatse van de aangekochte gronden is voorzien in de aanleg en instandhouding van de landschappelijke en ecologische inpassing.

De Natuurorganisaties geven aan dat er een gezamenlijke compensatie zou moeten komen voor de ontwikkelingen Repelakker en Voederheil. Uit de onderzoeken bij Repelakker blijkt dat compensatie niet aan de orde is.

Overige zoogdieren

Het plangebied vormt geen essentieel leefgebied voor de bunzing en wezel, er is derhalve vanuit de Wet natuurbescherming geen noodzaak om hier compensatie voor te realiseren.

Groene daken of zonnepanelen

We zijn het eens met de aanbeveling van indiener van de zienswijze. In het beeldkwaliteitsplan is dan ook het volgende opgenomen: "Indien sprake is van platte daken worden deze zo veel mogelijk voorzien van een groen dak en/of zonnepanelen, dit draagt bij aan de biodiversiteit, het buffervermogen tijdens regenbuien en het isoleren van bebouwing. Platte daken hebben een dubbelfunctie met de bovenvermelde duurzaamheidsmaatregel en/of waterretentie."

5.9.3 Conclusie

De zienswijze is aanleiding om in artikel 14 van de regels van het bestemmingsplan (overige regels) een voorwaardelijke verplichting voor de ecologische inpassing op te nemen. Als bijlage 2 van de regels is het 'Maatregelenplan ten behoeve van de das Voederheil Zeeland' opgenomen.

5.10 Boskamp Willems Advocaten, namens vastgoedeigenaar

5.10.1 Inhoud zienswijze

Cliënten zijn eigenaar/bestuurder van de gebouwen/bedrijven aan de Voederheil 18b en 18c en Landweer 1-11 Zeeland.

De bereikbaarheid van de gebouwen kan met het bestemmingsplan ernstig in gedrang komen als gevolg van de voorgenomen afsluiting van de Landweer.

Bereikbaarheid bestaande bedrijven

- De voorgenomen afsluiting is onbegrijpelijk omdat juist op dringend verzoek van de gemeente Landerd voor de ontsluiting 2 in- en uitritten zijn gemaakt. Cliënten dreigen nu de dupe te worden van het verlenen van de in 2017 gevraagde medewerking omdat de inritten op de Landweer nagenoeg nutteloos worden en de resterende ontsluiting op de weg Voederheil niet meer bruikbaar is voor de ontsluiting van het hele gebouw.
- De ondergrond van de openbare weg de Landweer is geen onderdeel van het plangebied. Ook is in het ontwerp bestemmingsplan de afsluiting van de Landweer niet geregeld.
- Indiener van de zienswijze vraagt bij de vaststelling van het bestemmingsplan aandacht te hebben voor het goed bereikbaar blijven van reeds gevestigde bedrijven.
- De koppeling tussen de nieuwe ontsluiting op de Bergmaas en het afsluiten van de Landweer is bevestigd in artikel 5.1.1 van de toelichting:
“Met de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein wil de gemeente de verkeershinder op de weg Voederheil beperken. In de Landweer wordt (nabij het lint Voederheil) een knip gelegd voor gemotoriseerd verkeer.”
- Bij de beoordeling van de varianten is geen aandacht voor de gevolgen van de afsluiting voor de gevestigde bedrijven aan die weg. Dat geeft niet alleen blijk van een ondeugdelijk onderzoek, maar is ook in strijd met de in de toelichting geformuleerde uitgangspunten voor een goede bereikbaarheid van bedrijven en het faciliteren van bestaande bedrijven. De vaststelling van het bestemmingsplan vormt wel een belemmering voor bestaande bedrijven. Het plan geeft daarmee geen blijk van een goede ruimtelijke ordening.
- De ZOV heeft diverse gesprekken gevoerd met de gemeente over het ontwerp bestemmingsplan. In het gespreksverslag van 26 oktober 2023 staat dat de ZOV aandacht heeft gevraagd voor de gebrekkige communicatie omtrent de afsluiting van de Landweer. In het verslag is expliciet opgenomen: *“De gemeente zal de Verkeersafwikkeling nogmaals beschouwen voordat de afsluiting van de Landweer plaatsvindt”*.
Er is niet overwogen om terug te komen op het eerder genomen besluit om de Landweer af te sluiten.

Voorgeschiedenis

- Het afsluiten van de Landweer is een rechtstreeks gevolg van het besluit om de brandweer te verplaatsen naar het bedrijventerrein Voederheil. Omdat omwonenden nog meer drukte

vreesden is met hen de afspraak gemaakt om de Landweer af te sluiten, dat als voorwaardelijke verplichting is meegenomen in het bestemmingsplan van de brandweer.

- De ZOV en de bedrijven zijn toen niet betrokken in het overleg over de voorwaarde die omwonenden stelden (afsluiting dus) en zijn ook niet rechtstreeks hierover geïnformeerd.
- Gesteld kan worden dat eenieder kennis had kunnen nemen van de voorwaardelijke verplichting naar aanleiding van de kennisgeving van het vaststellingsbesluit. Maar van een overheid die serieus alle betrokken belangen deugdelijk afweegt en die (actieve) openheid nastreeft, had verwacht mogen worden dat in elk geval de direct belanghebbende bedrijven rechtstreeks zouden worden geïnformeerd.
- In paragraaf 1.1 van bijlage 5 wordt gesteld dat in het bestemmingsplan van de brandweer juridisch is vastgelegd dat de aanliggende weg Voederheil wordt afgewaardeerd. Dit klopt niet. Uit de presentatie (slide 17) blijkt dat het afwaarderen van die weg in november 2022 door de gemeente is verlaten. De voorkeur wordt uitgesproken voor 50km/uur. De breedtes die verderop in de presentatie worden benoemd en de bijbehorende profielen sluiten hier ook bij aan.
- De keuze voor een extra ontsluitingsweg geeft alle aanleiding om nader te onderzoeken of het afsluiten van de Landweer nog nodig is in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Indien de uitkomst van dat onderzoek zou zijn dat de noodzaak van een afsluiting ontbreekt, had gelijktijdig met deze procedure kunnen worden gekozen voor een wijziging van het bestemmingsplan van de brandweer, door bedoelde voorwaardelijke verplichting te schrappen
- Bij het treffen van maatregelen dient uitgangspunt te zijn dat bedrijven die hebben geïnvesteerd in vestiging op het bedrijventerrein nadien niet worden geconfronteerd met bijvoorbeeld verkeersbesluiten die zeer nadelig zijn voor de bereikbaarheid van het bedrijf en daarmee ook de exploitatie van het bedrijf. Primair zou daarom moeten worden gekeken naar andere mogelijkheden om de leefbaarheid voor de omwonenden te verbeteren.
- In dit geval is geen sprake van een integrale belangenafweging, gebaseerd op deugdelijk onderzoek, nu als uitgangspunt is gekozen dat de Landweer moet worden afgesloten ter uitvoering van een eerder genomen besluit. De onderhavige bestemmingsplanprocedure zou aanleiding moeten zijn om objectief, met oog voor alle betrokken belangen, te beoordelen of een maatregel nodig is voor het verbeteren van de leefbaarheid van de omwonenden van Voederheil en, zo ja, wat dan een evenredige maatregel is.
- Destijds was in het vaststellingsbesluit het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg als voorwaarde opgenomen voor het afsluiten van de Landweer. Destijds was nog niet bekend hoe en waar het bedrijventerrein een extra ontsluiting zou krijgen. Inmiddels is die keuze door het college wel gemaakt en had onderzocht moeten worden wat een nieuwe ontsluitingsweg betekent voor de verkeersintensiteiten op de Voederheil. Zeer aannemelijk is dat een nieuwe ontsluitingsweg leidt tot een zodanige afname van het verkeer op de Voederheil, dat de intensiteit na realisatie zelfs lager is dan in 2021. En dat de afsluiting van de Landweer niet meer nodig is in het kader van het belang van de goede ruimtelijke ordening.
- In paragraaf 4.3.1. van de toelichting staat dat in de omgevingsvisie Maashorst de ambitie is uitgesproken om het MKB-netwerk in Zeeland te versterken en groeirimte voor het MKB te faciliteren. Daarbij is opgemerkt dat de bereikbaarheid voor Voederheil wordt versterkt door het

realiseren van een nieuwe toegangsweg. Cliënten kunnen zich in dit uitgangspunt vinden, maar wijzen erop dat hiervan weinig overblijft als gevestigde bedrijven als gevolg van afsluiting van de Landweer nauwelijks nog bereikbaar. Er ontstaan juist verkeersgevaarlijke situaties omdat vrachtauto's vaak niet de mogelijkheid hebben om te keren op de terreinen van de bedrijven zelf, en moeten dus over een grote afstand achteruit rijden.

Verkeersstudies

- In paragraaf 5.1.1 van de verkeersmodelstudie d.d. 27 oktober 2021 staat dat de gemeente ervoor heeft gekozen om het onderzoek geen onderdeel te laten zijn van het ontwerp bestemmingsplan Repelakker fase III. In het raadsbesluit over de vaststelling van de omgevingsvisie is dan ook opgemerkt “alles omtrent verkeer is nog vrij”. Momenteel worden de uitgangspunten voor een nieuw verkeersonderzoek voor Repelakker III opgesteld. Het is vreemd dat de verkeersmodelstudie nog wel wordt gebruikt voor Voederheil III.
- De variantenstudie van 10 februari 2023 (bijlage 5) van Megaborn borduurt voort op de verkeersmodelstudie van 27 oktober 2021, terwijl het onderzoek uit 2021 door belangengroep Repelakker-Noordveld is betwist (memo 7 december 2021). Op deze memo is door de gemeente en Megaborn niet of nauwelijks gereageerd.
- Voor het in 2021 uitgevoerde verkeersonderzoek is bij verschillende partijen input opgehaald, maar niet bij bedrijven. Gelet op het afsluiten van de Landweer is het een tekortkoming dat ondernemers niet betrokken waren bij het onderzoek.
- De functie van de weg Voederheil is ‘ontsluiten’. De bestaande situatie geeft dan ook totaal geen aanleiding om het bedrijventerrein af te sluiten van de weg Voederheil. Helemaal gelet op de kwantitatieve verhouding van de belangen (6 omwoners met hun belangen versus een veelvoud van bedrijven met hun belangen).
- Volgens de principes van Duurzaam Veilig moet een ontsluiting altijd plaatsvinden vanaf een ETW BiBeKo (30km/uur) naar een GOW BiBeKo (50km/uur) en dan een GOW BuBeKo (80km/uur). Door de Landweer af te sluiten wordt niet langer voldaan aan dit principe. De enige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is dan direct op een GOW BuBeKo (30->80km/uur).

Rapport Megaborn oktober 2021

Het in 2021 door Megaborn opgestelde rapport (bijlage 4) is niet juist:

- Er is geen visie op de totale verkeersafwikkeling van het dorp Zeeland.
- Er zijn voorafgaand aan het onderzoek geen uitgangspunten geformuleerd voor de ontwikkeling/verkeersafwikkeling van bedrijventerrein Voederheil en de wegcategorisering van de weg Voederheil. In het verkeersonderzoek wordt gesteld dat de weg Voederheil een ETW Type 1 is (lees: 30km/uur). Dit sluit niet aan bij de functie, inrichting en het gebruik van deze weg. Ook is in de laatste presentaties betreffende de weg Voederheil aan de bewoners aangegeven dat weg wordt aangeduid als een GOW BiBeKo (lees: 50km/uur). De intensiteit op deze weg max maximaal 6.000 motorvoertuigen/etmaal gaan bedragen. De praktijk heeft het verkeersonderzoek daarmee al ingehaald. De gemeente heeft de weg zelf gekenmerkt als GOW BiBeKo, en daarmee de functie van ‘verblijven’ naar de functie ‘ontsluiten’ aangepast. De

uitgangspunten en de beoordeling van de verschillende varianten (het gehele verkeersonderzoek) moet hiermee worden herzien. De door de gemeente doorgevoerde wijziging heeft namelijk een grote impact. Er is daardoor geen redelijk belang meer om de Landweer af te sluiten. De weg Voederheil is nu juist uitermate geschikt als ontsluitingsweg.

- Het doel van het onderzoek was 'een verkeerskundig onderzoek uitvoeren naar de verkeerseffecten van verschillende ontsluitingsvarianten voor de ontwikkeling Repelakker III en de uitbreiding van het bedrijventerrein Voederheil'. Dit is enkel een kwantitatieve vraag (intensiteiten) terwijl kwaliteit (verkeersveiligheid) evenzeer van groot belang is. De gekozen oplossingen zijn niet de beste vanuit het perspectief van verkeersveiligheid (vele conflictpunten, geen eenduidige en voorspelbare inrichting van de wegenstructuur).
- De autonome groei die is beschreven voor de weg Voederheil is niet correct. De fors hogere autonome groei van 30% op Voederheil West in het perspectief van de groei op andere locaties überhaupt is op geen enkele wijze verklaard. Daarom kunnen de getrokken conclusies niet (zonder meer) worden gevolgd. Zonder een logische, onderbouwde verklaring voor de gesignaleerde verschillen zijn de verkeerscijfers in het referentiemodel niet correct.

Ontsluiting Bergmaas

- De geplande ontsluiting is op 3 posities weergegeven; De Peelweg (A), Ronde Piekenshoek (B) en de Bergmaas (C). De gemeente heeft reeds in 2021 aangegeven dat de ontsluiting op de Peelweg afvalt omdat de provincie hieraan geen medewerking verleent. De variant Piekenshoek valt af omdat de gemeente reeds in 2021 heeft aangegeven geen medewerking te verlenen aan het aanpassen van de rotonde vanwege te hoge kosten, welke zonder enige onderbouwing zijn ingeschat op 1 miljoen euro.
- De variant Bergmaas is technisch en vanuit verkeersveiligheid verre van ideaal. Vanwege conflictsituaties die ontstaan door kruisend verkeer op een GOW BuBeKo, (80km/uur) is dit ronduit de slechtste oplossing. Dit wordt bevestigd door de variantenstudie voor de ontsluiting van Voederheil door Megaborn in 2023 (bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan). De studie is ook om die reden ondeugdelijk.
- Ook is de aansluiting op de Bergmaas technisch niet haalbaar. Tussen kruisingen op een GOW BuBeKo dient conform het Handboek Wegontwerp minimaal een afstand van 500m te bestaan. Er kan niet aan de vereiste worden voldaan.
- Daarnaast staat in het rapport van Megaborn van 27 oktober 2021 (paragraaf 2.1, variant 1a) dat: 'een uitbuiging van de rijbaan is benodigd om het brede middeneiland te kunnen inpassen, waarvoor de ontwerpsnelheid op circa 50 á 60 km/uur ligt'. De ontwerpsnelheid van een GOW BuBeKo is 80km/uur. Door het toepassen van deze variant moet de ontwerpsnelheid worden teruggebracht naar 60km/uur. Eigenlijk stelt de ontwerpende partij hiermee dus dat deze oplossing voor een GOW BuBeKo niet mogelijk is op deze locatie. Ook de intensiteit op de Bergmaas laat het niet toe om de Bergmaas af te waarderen naar een ETW BuBeKo. De maximale intensiteit op een dergelijke weg bedraagt 6.000 mvt/etm terwijl de intensiteit kan oplopen tot ca. 8.911 mvt/etm. In de studie is geen verklaring gegeven voor de toelaatbaarheid

van deze (enorme) afwijkingen van de (algemeen aanvaarde) richtlijn. Het advies van Megaborn is daarom ondeugdelijk.

- Een ander groot onderbelicht nadeel van de ‘voorkeursvariant’ is de te beperkte lengte van de linksafvlakken. Er wordt niet onderbouwd waarom van de gangbare richtlijnen wordt afgeweken. Er wordt een linksafvlak van 52m getekend terwijl vanuit het Handboek wegontwerp een linksafvlak van 100m wordt geadviseerd. Weliswaar gelden bij een voorrangsp plein maatwerkoplossingen, maar dat laat onverlet dat onvoldoende is onderbouwd waarom in dit geval 52m aanvaardbaar zou zijn.
- In paragraaf 3.2 van het rapport van 10 februari 2023 wordt gesteld dat elke nieuwe wegaansluiting op een GOW een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Dit is exact de conclusie die kan worden getrokken op basis van het onderzoek naar de ‘oplossingen’ voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Een extra ontsluiting op de Bergmaas is technisch en vanuit het perspectief van verkeersveiligheid niet haalbaar. Megaborn verbindt hieraan in de verdere uitwerking geen conclusies. Terwijl op basis van de rapporten had moeten worden onderzocht of de huidige ontsluiting via de Landweer, zonder extra ontsluiting, toereikend is.
- De intensiteiten die ontstaan op de weg Voederheil zijn te overzien en passen in de bestaande wegenstructuur van Zeeland. Verwezen wordt naar de tabel op vervolgblad 7.
- De groei in intensiteit van het bedrijventerrein past nog eenvoudig op een GOW BiBeKo (zoals de Voederheil is gecategoriseerd). De weg heeft een capaciteit van ca. 6.000 mvt/etm. Vanuit het perspectief van veiligheid in relatie tot het vrachtverkeer kan worden voorgesteld dat een extra ontsluiting van het bedrijventerrein gewenst is. Echter, vanuit het perspectief van intensiteiten bestaat hier totaal geen aanleiding voor. De conclusie van het verkeersonderzoek is dan ook niet correct. Maar mogelijk houdt dat rechtstreeks verband met de aan Megaborn gegeven onderzoeksopdracht. Te weten: de afsluiting van de Landweer en aanleg van een ontsluitingsweg voor bedrijventerrein Voederheil is een vast gegeven, gelet op de voorwaardelijke verplichting uit het bestemmingsplan Brandweer. De verkeersintensiteiten laten zien dat de afsluiting en tweede ontsluiting louter is gebaseerd op emotie en de wens van Landerd om in het overleg met omwonenden “de lieve vrede te bewaren” of om het risico op beroepsprocedures te voorkomen. Uit een analyse van de gegevens blijkt overigens dat bijlage 4 en 5 niet overeenkomen. Daar wordt geen verklaring voor gegeven.
- In 3.3 van het rapport van 10 februari 2023 wordt beoordeeld of het verkeersplein voldoende capaciteit heeft volgens de methode van Harders. Dit wordt uitgevoerd op basis van PAE terwijl het hele onderzoek gebaseerd is opgebouwd op basis van motorvoertuigen per etmaal. De gehanteerde getallen uit 2023 zijn 5 tot 10% lager dan het rapport uit 2021 en het referentiepunt van de provincie. Dit verschil is niet verklaard.
- Bij het vergelijken van beide rapporten is te zien dat de intensiteiten op de hoofdrichting (Uden-Reek) lager zijn dan in het rapport van 2023. Echter, de intensiteit op de hoofdrichting heeft een belangrijk aandeel in de keuze van de oplossingsrichting. Een beleidsdocument van de provincie Flevoland is bijgevoegd in **productie 4**. Bij een intensiteit per rijrichting van 700 PAE/uur is het kruisen van de rijrichting zeer lastig tot onmogelijk. Daarbij komt dat wanneer de gecombineerde hoofdrichting meer dan 800 PAE/uur is zeer terughoudend moet worden

omgegaan met de keuze voor een verkeersplein. (zie conclusie uit document Flevoland). De intensiteit op de Bergmaas bedraagt 1.199 PAE/uur in de ochtendspits en 1.121 PAE/uur in de avondspits en overschrijdt ruim het advies. Het is dan ook onlogisch hier een aansluiting te maken. Zeker nu in het rapport van 2023 wordt gesteld dat de ontwerpsnelheid op de hoofdweg 50 km/h bedraagt. Dat is echter 80km/h en dient als dimensie te worden voorzien in iedere capaciteitsberekening. Het betreft hier overigens een berekening van een kruispunt. De voorgestelde oplossing betreft een verkeersplein. Dit is anders waarin het gedrag van verkeersdeelnemers ook anders is.

- De beoordelingssystematiek in het verkeersonderzoek (bijlage 4) is zeer twijfelachtig. Er zijn geen uitgangspunten vooraf benoemd (behalve dan de afsluiting van de Landweer en de “eis” dat er een extra ontsluiting komt voor het bedrijventerrein). Er is geen onderbouwing gegeven van de wijze van beoordeling en/of een ‘scoretabel’. Dat is van grote invloed op de uitkomst van de studie. Bij toepassing van een scoremodel kunnen namelijk zelfs negatieve punten worden gescoord, hetgeen zeer veel impact kan hebben op het eindresultaat. Wel is er een weging meegegeven aan de diverse beoordelingscriteria, maar de basis ervan ontbreekt. De Kerkstraat staat twee keer vermeld in de beoordelingstabel. Vairant 2 scoort altijd als beste. Twee keer een zeer positieve beoordeling met een hoge weging geeft vaak de doorslag in de uitkomst.
- In de variantenstudie voor Voederheil (bijlage 5 toelichting) is de variant Piekenhoek de voorkeursvariant. Belangengroep Repelakker heeft deze variant al eerder voorgesteld (19 november 2021). De gemeente Landerd heeft deze variant op 25 november 2021 afgewezen. De gemeente achtte die variant technisch niet mogelijk en kostentechnisch niet interessant. Uit de studie van 10 februari 2023 blijkt dit technisch juist de beste oplossing te zijn. Uw raad zou daarom een heroverweging van de ontsluitingsvariant moeten maken.
- In het advies van de provincie (bijlage 6 bij toelichting) wordt aangegeven waarom geen ontsluiting op de Bergmaas tussen de rotonde Piekenhoek en rotonde Voederheil zou moeten worden gerealiseerd. De afstand tussen beide rotondes bedraagt namelijk 500m (zie citaten). Daarbij komt dat het een intensief bereden weg is, drukker dan de Peelweg. Waarom zou het dan de uitkomst van een goede afweging kunnen zijn om tussen twee rotondes een nieuwe aansluiting te realiseren terwijl het op dat traject vele malen drukker is dan op de provinciale weg?
- Tot slot nog 2 constateringën waaruit blijkt dat ook de gemeente van oordeel is dat als uitgangspunt moet worden gekozen dat er qua verkeer nog niets vastligt en in elk geval het verkeersonderzoek van 2021 niet meer representatief is (en dus ook niet al basis had mogen worden gebruikt voor het onderzoek in 2023).
 1. De Gebiedsvisie Repelakker III is zeer recent (vastgesteld op 28 september 2023). In het raadsvoorstel is de volgende passage opgenomen: *“Verkeer dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland. Er ligt nog niets vast qua verkeer. Om te komen tot concrete uitwerking van het stedenbouwkundig plan en de verkeersafwikkeling zullen gesprekken met betrokkenen (inwoners en gebruikers) gevoerd worden.”*

2. De verkeersafwikkeling in het ontwerp bestemmingsplan Repelakker III is gebaseerd op hetzelfde onderzoek als bij ontwerp bestemmingsplan Voederheil. In paragraaf 5.7.2. van het bestemmingsplan van Repelakker III is de volgende passage opgenomen: *“Door het op dit moment alleen mogelijk maken van fase 1 van Repelakker III is het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek niet meer representatief (zie paragraaf 5.6.1)”*
- De conclusies die getrokken kunnen worden op basis van de beoordeling van de verkeersonderzoeken (bijlage 4 en 5 bij de toelichting) luiden samengevat:
 1. Het verkeersonderzoek is zonder solide basis (in de vorm van gedragen uitgangspunten) en zonder visie op verkeersafwikkeling in Zeeland opgesteld. Er worden slechts enkele “postzegeloplossingen bedacht”.
 2. Een grote kring van betrokkenen is uitgenodigd om bij te dragen aan het verkeersonderzoek, terwijl direct betrokken ondernemers met grote belangen bij het onderzoek niet zijn betrokken.
 3. De in het onderzoek gehanteerde verkeersintensiteiten geven op vele plaatsen geen representatief beeld van de werkelijkheid, zijn incorrect of ondeugdelijk verklaard.
 4. De categorisering van de weg Voederheil uit het verkeersonderzoek (ETW Type I, 30km/h) sluit niet aan bij de huidige uitwerking van de weg (GOW BiBeKo, 50km/uur). Dit heeft grote impact op de uitkomst van het verkeersonderzoek. De categorisering van de weg geeft geen enkele aanleiding om de weg af te sluiten. Dit geeft juist aanleiding om de weg intensiever te gebruiken, het is immers een weg om te ontsluiten.
 5. De resultaten van het verkeersonderzoek zijn zeer discutabel omdat de beoordelingsmethodiek (weging met positieve en negatieve punten) en de beoordelingslocatie, in combinatie met enkel een beoordeling op basis van intensiteit, zeer beïnvloedbaar zijn richting een oplossingsrichting.
 6. Het resultaat van de variantenstudie is dat een ontsluiting op de rotonde Piekenhoek als voorkeursvariant geldt. Dit geeft qua intensiteit als veiligheid de beste oplossing. De gemeente kiest er toch voor om de ontsluitingsweg tussen Piekenhoek en rotonde Voederheil te positioneren. Alleen aan het onderdeel “kosten” wordt gewicht toegekend, terwijl ook de score op “verkeersveiligheid” dient te worden meegewogen.

Op grond van vorenstaande wordt verzocht het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen door de ondergrond van de Landweer toe te voegen aan het plangebied en te kiezen voor een verkeersbestemming die eenrichtingsverkeer mogelijk maakt. Gelijktijdig daarmee dient een procedure te worden gestart tot wijziging van het bestemmingsplan “brandweerkazerne en nevenlocatie, Zeeland”, waarmee de voorwaardelijke verplichting vervalt.

Indien uw raad van mening zou zijn dat een nader verkeersonderzoek niet nodig is of dat op basis van nader onderzoek niet de conclusie kan worden getrokken dat afsluiting van de Landweer niet meer nodig is, zijn cliënten meer subsidiair van mening dat u in elk geval expliciet moet uitspreken dat na realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg op Bergmaas, op basis van verkeerstellingen en

nieuw onderzoek, beoordeeld zal worden of de Landweer kan worden opengesteld, in elk geval voor eenrichtingsverkeer.

5.10.2 Reactie gemeente

Voor antwoorden op enkele zienswijzen die vaker terugkomen verwijzen we naar hoofdstuk 4:

- Voor de beantwoording van zienswijzen over de afsluiting van Landweer, inclusief de voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan 'Brandweerkazerne en nevenlocatie Voederheil, Zeeland' gevoerde omgevingsdialoog, zie paragraaf 4.1 t/m 4.5;
- Voor de variantenstudie van de ontsluitingsweg wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze zienswijzennota.
- Voor een overzicht van de omgevingsdialoog en communicatie voor het voorliggende bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Voederheil 2024', zie paragraaf 4.7.

Specifiek voor Landweer 1-11 geldt dat bij het verlenen van de vergunning kenbaar is gemaakt dat Landweer zou worden afgesloten en dat het perceel hier ook op is ingericht. In de op 12 mei 2022 verleende omgevingsvergunning is het volgende opgenomen:

'De sportschool is qua uitstraling georiënteerd op het gemengd lint Voederheil terwijl het bedrijfsgedeelte meer georiënteerd is op de Landweer. Qua ontsluiting zijn beide functies georiënteerd op de Landweer, waarmee al voorgesorteerd wordt op de toekomstige nieuwe ontsluitingsweg op de Bergmaas, Piekenhoek of Peelweg. Het langzame verkeer zal wel altijd een ontsluiting houden via de Landweer op de weg Voederheil. Verder zal het autoverkeer in de toekomst door de nieuwe ontsluitingsweg en beoogde afsluiting van de Landweer niet via de Voederheil worden afgewikkeld.'

De zienswijze dat de bedrijven van de cliënten van indiener van de zienswijze zouden worden benadeeld is dan ook niet aan de orde.

De door indiener van de zienswijze aangehaalde uitspraak van de wethouder uit het verslag van de bijeenkomst op 26 oktober 2023 is bedoeld aan te geven dat we gaan beschouwen hoe de afsluiting van Landweer zo kan plaatsvinden dat de bedrijfsvoering van de aanliggende bedrijven hier zo min mogelijk hinder van ondervindt. Deze beschouwing van de verkeersafwikkeling heeft plaatsgevonden via de 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil', die als bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

Voor de Verkeersmodelstudie Zeeland (bijlage 4 bij de toelichting van voorliggend bestemmingsplan) in relatie tot de ontwikkeling Repelakker III geldt dat deze als bijlage 9 gevoegd is bij het op 10 oktober 2024 vastgestelde bestemmingsplan Repelakker III en dus ook deel uit maakt van dat bestemmingsplan. Wij staan inhoudelijk achter deze verkeersstudie en vormt de basis voor een aanvullende verkeersstudie. Voor de ontwikkeling van Repelakker III hebben wij geconstateerd dat een aanvulling op de verkeersmodelstudie uit 2021 gewenst is. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is geworden en anderzijds om

meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet. Om die reden hebben wij samen met de ontwikkelaar van Repelakker III ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau zijn onderzocht. Hoewel niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden van Repelakker zich kunnen vinden in het proces en de uitkomsten, hebben wij en de ontwikkelaar van Repelakker zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen. In dit proces zijn de ontwikkelingen op Voederheil meegenomen. Daaruit blijkt dat de variant die wordt gekozen op Repelakker III geen onaanvaardbare effecten heeft op de keuze die gemaakt is voor de ontsluiting van Voederheil.

Op de memo van 7 december 2021 is gereageerd door de gemeente Maashorst. We zijn in het traject rondom ontwerpbestemmingsplan Repelakker III meerdere malen in gesprek geweest met de Belangengroep Repelakker. De opmerkingen van de belangengroep zijn dus meegenomen in dit traject. Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan eind 2023 is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden van Repelakker verder te onderzoeken.

Herinrichting weg Voederheil

Net als voor de afsluiting van Landweer, geldt voor de herinrichting van de weg Voederheil dat dit los staat van het voorliggende bestemmingsplan. De herinrichting vindt plaats na afronding van een separaat participatietraject waarbij o.a. vertegenwoordigers van de ondernemers op het bedrijventerrein zijn betrokken. Ook is tijdens de centrale bijeenkomst op 10 juli 2023 iedere aanwezige in de gelegenheid gesteld om op het plan voor de herinrichting te reageren via een reactieformulier. De herinrichting van de weg Voederheil heeft geen directe invloed op wat mogelijk wordt gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.

Beoordeling verkeersonderzoeken

Voor de beoordeling van de verkeersonderzoek wordt verwezen naar de beantwoording in paragraaf 5.8.2 onder het kopje 'Beoordeling verkeersonderzoeken'.

5.10.3 Conclusie

De zienswijze was samen met andere zienswijzen aanleiding om de 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil' uit te laten voeren en is als bijlage 7 van de toelichting opgenomen bij het bestemmingsplan. De overige onderdelen uit de zienswijzen zijn geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

6 Overzicht van wijzigingen

6.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

- Op de verbeelding is de 'specifieke bouwaanduiding – 1' gewijzigd en voorzien van een afwijkingsregeling in artikel 3.2.4 onder c, om een maximale bouwhoogte van 10 meter op 15 meter afstand van de achterste perceelsgrens van de indiener van de zienswijze van bewoners 1 mogelijk te maken.
- In artikel 3.2.2. onder g van de regels is bij kavels tot 2.000m² een minimale bebouwingspercentage van 40% opgenomen.
- In de afwijkingsmogelijkheid artikel 3.2.4 onder b van de regels is bij kavels tot 2.000m² opgenomen dat kan worden gebouwd tegen beide zijdelingse perceelsgrenzen en de achterste perceelsgrens.
- De 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil' is opgenomen als bijlage 7 van de toelichting bij het bestemmingsplan.
- Aanvullend akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is als bijlage 11 van de toelichting toegevoegd en paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangevuld.
- In artikel 14.3 van de regels is een voorwaardelijke verplichting ecologische inpassing opgenomen.
- Als bijlage 2 van de regels is het 'plan ecologische maatregelen' opgenomen.
- De 'Inventarisatie bereikbaarheid bedrijven Voederheil' is opgenomen als bijlage 26 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

6.2 Ambtshalve wijzigingen

- In artikel 2 van de regels zijn de begrippen huishouden, wooneenheid en woning toegevoegd en gedefinieerd.
- In artikel 3.2.2 onder f van de regels is opgenomen: 'Tegen elkaar gebouwde gebouwen of bouwmassa's hebben een gelijke hoogte dan wel een hoogteverschil van minimaal 2,0m'.
- In artikel 3.2.4 onder e van de regels is de volgende afwijkingsmogelijkheid opgenomen: 'lid 3.2.2 onder f voor het toestaan van een kleiner hoogteverschil tussen aangebouwde gebouwen of bouwdelen dan 2m, mits de afwijking stedenbouwkundig-ruimtelijk aanvaardbaar is.
- Op de verbeelding, ter plaatse van het bouwvlak ten noorden van Landweer 5 is de 'specifieke bouwaanduiding – 2' opgenomen om af te mogen wijken naar een bouwhoogte van maximaal 11 meter.
- In artikel 14.4 van de regels is een voorwaardelijke verplichting voor de financiële kwaliteitsbijdrage landschap opgenomen.
- Het archeologisch vooronderzoek voor de westzijde en het archeologisch proefsleuvenonderzoek voor de zuidzijde zijn vervangen door de definitieve versies.
- Door het toevoegen van bijlagen zijn de bijlagen bij de toelichting vernummerd.