

**Inspraak- en vooroverlegrapport
voorontwerpbestemmingsplan 'Randweg Zundert' en MER
(oktober 2011)**

1. Inleiding

In het kader van het project Randweg Zundert is een m.e.r. procedure doorlopen. Op 28 oktober 2010 is het MER Randweg Zundert aanvaard door de gemeenteraad van Zundert, waarna gestart is met het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan 'Randweg Zundert'.

Het MER en voorontwerpbestemmingsplan Randweg Zundert hebben met ingang van 14 maart 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tevens is advies gevraagd aan de wettelijke partijen in het kader van het vooroverleg. Gedurende deze periode is voor belanghebbenden de mogelijkheid geboden een inspraakreactie in te dienen. In deze termijn zijn 35 reacties ingediend door bewoners en/of belanghebbenden.

Daarnaast is het plan in het kader van het vooroverleg volgens artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan de diverse instanties als de provincie Noord-Brabant, de VROM-Inspectie en het Waterschap Brabantse Delta.

In onderhavig inspraak- en vooroverlegrapport beschrijft hoofdstuk 2 de hoofdpunten van de inspraakreacties en de gemeentelijke reactie hier op. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de gemeentelijke reactie op de inspraakreacties opgenomen en in hoofdstuk 4 de gemeentelijke reactie op de opmerkingen uit het vooroverleg.

Naar aanleiding van de inspraakprocedure wordt tevens een aantal ambtelijke wijzigingen in het plan doorgevoerd. Deze ambtelijke wijzigingen worden in hoofdstuk 5 toegelicht.

2. Hoofdpunten inspraakreacties

Van alle inspraakreacties zijn meerdere reacties vergelijkbaar of hebben deze betrekking op één of meerdere thema's. In deze paragraaf zijn de hoofdpunten van de inspraakreacties gerubriceerd en beantwoord. In de daaropvolgende paragraaf zijn de individuele reacties opgenomen, waarbij ook meerdere malen is verwezen naar deze hoofdpunten.

2.1 Doorsnijden van de kernen Zundert en Klein-Zundert

De geprojecteerde randweg wordt inderdaad tussen beide kernen gelegd. Het gekozen tracé zorgt echter voor een optimale verkeerssituatie op de Molenstraat en heeft daarnaast een positief effect voor de verkeerssituatie op de Willem Passtoorsstraat en Veldstraat. Ook zorgt het gekozen tracé voor een goede ontsluiting van beide kernen en is uitwisseling van verkeer tussen beide kernen zonder problemen mogelijk. De geprojecteerde rotonde Kapellekestraat waarborgt immers een goede en verkeersveilige ontsluiting van beide kernen. De voorziene aanvullende fietsvoorzieningen waarborgen ook de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het fietsverkeer.

2.2 Verkeersonveilige oversteeklocaties, met name voor fietsers

Bij het uitwerken van het ontwerp van de randweg is zo veel mogelijk rekening gehouden met het inpassen van verbindingen voor langzaam verkeer (waaronder fietsers). In de planvorming is de hoofdontsluiting tussen beide kernen vormgegeven door middel van een enkelstrooksrotonde bij de Kapellekestraat. Deze rotonde is ook te gebruiken door fietsers en voetgangers. Uit diverse landelijke onderzoeken is gebleken dat dergelijke rotondes een verkeersveilige uitwisseling van verkeer waarborgen.

Omdat de Klein-Zundertseweg, momenteel een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer, vanwege verkeersveiligheidsoverwegingen wordt afgesloten, is ervoor gekozen om naast de rotonde Kapellekestraat een tweede ontsluiting voor langzaam verkeer te realiseren tussen beide kernen. Omdat een fietstunnel geen geschikt alternatief is in verband met de Kleine Beek, is gekozen voor een fiets-/voetgangersbrug. Met deze fiets-/voetgangersbrug wordt een alternatief geboden voor langzaam verkeer dat geen gebruik wil maken van de rotonde. Het ontwerp van de fiets-/voetgangersbrug inclusief toegepaste hellingen past binnen de landelijk gehanteerde richtlijnen voor deze voorziening.

Voor fietsverkeer vanuit Zundert richting de sportvelden aan de Akkermolenweg is bij de rotonde Akkermolenweg de mogelijkheid om veilig over te steken. Voor fietsverkeer uit Klein-Zundert is deze voorziening ook bruikbaar, maar daarnaast wordt vanuit Klein-Zundert de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van het pad tussen de sportvelden en de Stuivezandseweg. Hiervoor wordt het huidige zandpad opgewaardeerd tot volwaardige fietsstructuur.

2.3 Geluidsoverlast voor omwonenden, met name als gevolg van snelheid 80km/h

Op basis van het Voorkeursalternatief (VKA) zijn akoestische berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen is gebleken dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. Een deel van deze overschrijding kan worden tenietgedaan door het treffen van bronmaatregelen, zoals stil asfalt. Voor de overige woningen dient een hogere waarden procedure te worden doorlopen, welke gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. In de afweging door het bestuur is gekeken naar het behoud van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de bewoners langs de Randweg. Daartoe zijn ook bronmaatregelen (aanleg stil asfalt) opgenomen in het plan.

2.4 Afname van de luchtkwaliteit, met alle gezondheidsrisico's van dien

Ten aanzien van luchtkwaliteit is er in de directe nabijheid van de randweg sprake van een toename van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide. In het gehele plangebied blijven de concentraties van deze stoffen echter ruim onder de wettelijke norm van 40 µg/m³.

2.5 Waardevermindering van woningen

Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan voor omwonenden en andere belanghebbenden in de directe nabijheid van de Randweg verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten.

Het staat belanghebbende vrij om een planschadeverzoek in te dienen. Een dergelijk verzoek zal behandeld worden conform de daarvoor geldende verordening/regelgeving.

2.6 Aantasting van natuurgebieden, waaronder Assortimentstuin en Kleine Beek

De effecten van de Randweg op de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn uitvoerig onderzocht. Er is weliswaar spraken van aantasting van de hierboven genoemde waarden maar door het geheel landschappelijk in te richten en de noodzakelijke compenserende maatregelen te treffen is, gelet op het groot maatschappelijk belang van de Randweg, deze aantasting verantwoord geacht.

Naast de realisatie van de Randweg zijn er plannen om het beekdal van de Kleine Beek natuurvriendelijker in te richten in het kader van de ontwikkeling van de ecologische verbindingszone. Deze plannen zullen naar verwachting nog dit jaar nader worden vormgegeven. Uitgangspunt hierbij is dat het gebied naast een natuurlijker inrichting ook beter beleefbaar wordt voor o.a. recreanten en omwonenden. De aanpassing aan de Kleine Beek is in goed overleg met het Waterschap besproken en het Waterschap heeft de aanpassing aan de Kleine Beek ook geaccordeerd. In de nadere uitwerking zal veel aandacht worden besteed aan de landschappelijke inpassing van de weg.

2.7 Randweg is aan verkeerde zijde van Zundert geprojecteerd

De afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken verricht naar de ligging van de Randweg Zundert. In deze studies zijn zowel noordelijke als zuidelijke varianten onderzocht. Bij raadsbesluit van 25 september 2008 heeft de gemeenteraad van Zundert besloten om een m.e.r. procedure te starten voor de noordwestelijke randweg. De m.e.r. procedure heeft zich gericht op het tracé aan de noordwestzijde van Zundert omdat met deze variant zowel de lokale doelstelling (verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Zundert) als de regionale doelstelling (het realiseren van een volwaardige regionale ontsluiting van het gebied tussen de A58 en de E19/A16) het meest worden bereikt.

Daarnaast is tevens een verkennende studie opgestart voor de ontsluiting van het verkeer van en naar de zuidzijde van Zundert. In deze studie zijn zowel zuidwestelijke als zuidoostelijke varianten in een verkennend onderzoek beoordeeld. Nadere besluitvorming hieromtrent dient nog plaats te vinden.

2.8 Randweg biedt slechts oplossing voor een deel van de inwoners, aan de zuidzijde blijft het probleem gehandhaafd

Reactie heeft een sterke relatie met voorgaande reactie. Met de verkennende studie wordt getracht om de resterende verkeers- en leefbaarheidsproblematiek (m.n. op de Prinsenstraat en zuidelijk deel Molenstraat) op te lossen. In de verkennende studie zijn diverse varianten onderzocht op diverse aspecten voor zowel een zuidwestelijke als een zuidoostelijke variant. De raadscommissie heeft naar aanleiding van deze verkennende studie gevraagd om aanvullend en diepgaander onderzoek. Bij behandeling van de Kadernota zal worden bepaald of er aanvullend budget zal worden gereserveerd voor een vervolgonderzoek voor de ontsluiting van Zundert Zuid.

3. Individuele Inspraakreacties

- 3.1 E. Mangnus. Huisakker 6, 4882 BN Zundert
- 3.2 M.C.J. Hermans. Prinsenstraat 16, 4881 VB Zundert
- 3.3 M. Honebeek. Egelantier 10, 4881 HG Zundert
- 3.4 P.F.J.M. Klep. Akkermolenpad 3, 4881 BM Zundert
- 3.5 A.J.M. Van Dessel. Steenovenakker 29, 4882 BP Klein-Zundert
- 3.6 M.J.E. Godrie. Egelantier 26, 4881 HG Zundert
- 3.7 Boomkwekerij De Bie BV. Bredaseweg 15b, 4881 DC Zundert
- 3.8 A.J.M. Jochems. Kapellekestraat 17, 4881 BJ Zundert
- 3.9 A.J. Godrie. Rucphenseweg 1, 4882 KA Zundert
- 3.10 J.C.M. Braspenning. Klein-Zundertseweg 28, 4881 BG Zundert / M.J.C. Braspenning en I.A.M. Boomaars. Klein Zundertseweg 26^e, 4881 BG Zundert
- 3.11 A.G.H. Keijzers. Schoolpad 31, 4882 BW Klein-Zundert / A.J.J. Neele. Aanstee 5, 4882 BV Klein-Zundert
- 3.12 P. Adriaensen, namens de werkgroep Bereikbaarheid, Toegankelijkheid en Bruikbaarheid van het Gehandicapten Platform Zundert
- 3.13 M. Honebeek. Egelantier 10, 4881 HG Zundert
- 3.14 Fam. Van Hees. Akkermolenweg 19a, Zundert
- 3.15 A.J.C.M. Boomaerts. Aanstee 23, 4882 BV Klein-Zundert
- 3.16 C.P. Kuijstermans. Kapelakker 17, 4881 BT Zundert
- 3.17 H.E.M. Verstijlen. Akkermolenweg 5, 4881 BL Zundert
- 3.18 O. Freijser. Akkermolenweg 25, 4881 BL Zundert
- 3.19 Namens 124 inwoners, voornamelijk uit Klein-Zundert
- 3.20 J.F.M. Oerlemans. Stuivezandseweg 30a, 4882 NH Zundert. Reactie overeenkomstig aan inspraakreactie 19
- 3.21 Namens 42 inwoners, voornamelijk bewoners wijk de Berk uit Zundert
- 3.22 J. Huijbregts. Akkermolenweg 4, 4881 BL Zundert
- 3.23 Stichting Achmea Rechtsbijstand, namens J.P.J.M. Nelemans (Kapellekestraat 12, 4881 BK Zundert). Postbus 10100, 5000 JC Tilburg
- 3.24 Namens 31 inwoners, zowel uit Zundert als Klein-Zundert. Reactie overeenkomstig aan inspraakreactie 21
- 3.25 C. Christianen. Klein-Zundertseweg 1^e, 4881 BG Zundert
- 3.26 P. van Boxtel en L. Van de Reijt. Steenovenakker 7, 4882 BP Klein-Zundert
- 3.27 Stichting Werkgroep Eikenlaan. P/A Eikenlaan 23, 4881 AH Zundert
- 3.28 L. Goorden. Egelantier 11, 4881 HE Zundert (tevens namens vier andere insprekers)
- 3.29 Staatsbosbeheer Regio Zuid. Postbus 330, 5000 AH Tilburg
- 3.30 A.G.M. Oostvogels. Kapellekestraat 15, 4881 BJ Zundert (tevens namens vier andere insprekers)
- 3.31 J.A. Van Aert. Kapellekestraat 18, 4881 BJ Zundert
- 3.32 C. Machielsen. Prinsenstraat 51, 4881 VA Zundert
- 3.33 M.C. Daems-Backx. Prinsenstraat 52, Zundert
- 3.34 M. Van der Wel. Oranjestraat 55, Rijsbergen
- 3.35 Vogel- en Natuurwerkgroep Zundert. Postbus 54, 4880 AB Zundert

De ingediende reacties zijn in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet zijn genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. Bij de beoordeling is zo veel mogelijk rekening gehouden met de volledige inhoud van de ingediende reacties.

3.1 E. Mangnus. Huisakker 6, 4882BN Zundert

- a. Aantasting natuur en vijver ter plaatse van de Assortimentstuin is niet wenselijk
- b. Vrees voor geluidsoverlast als gevolg van 80km/h tussen Kapellekestraat en Rucphenseweg
- c. Doorsnijden van de kernen Zundert en Klein-Zundert

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Zie beantwoording onder 2.6.

Ad b.

Op basis van het Voorkeursalternatief (VKA) zijn akoestische berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen is gebleken dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. Een deel van deze overschrijding kan worden tenietgedaan door het treffen van bronmaatregelen. Voor de overige woningen dient een hogere waarde procedure te worden doorlopen, welke gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Voor de betreffende woning aan de Huisakker 6 wordt de grenswaarde van 48 dB niet overschreden. Er zal daarom geen onaanvaardbare geluidsoverlast optreden.

Ad c.

In het MER zijn diverse alternatieven en varianten onderzocht, waarbij een optimum is gekozen tussen enerzijds het oplossend vermogen en anderzijds de aantasting van de omgeving. Uit deze afweging is gebleken dat de noordwestelijke randweg, tussen Zundert en Klein-Zundert, het meest bijdraagt aan het oplossen van de problematiek in de kern Zundert. Ondanks dat beide kernen van elkaar worden gescheiden door de Randweg, is de bereikbaarheid van beide kernen met de gekozen oplossing gewaarborgd. Verdere toelichting is terug te vinden onder 2.1 en 2.2.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.2 M.C.J. Hermans. Prinsenstraat 16, 4881VB Zundert

Aantasting natuur ter plaatse van de Assortimentstuin is niet wenselijk.

Gemeentelijke reactie

Zie beantwoording onder 2.6.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.3 M. Honebeek. Egelantier 10, 4881HG Zundert

- a. Randweg zorgt juist voor omrijafstanden, met name voor fietsers. De fiets-/voetgangersbrug is niet aantrekkelijk
- b. Vrees voor geluidsoverlast als gevolg van 80km/h tussen Kapellekestraat en Rucphenseweg, ook vanwege de verwachte toename van vrachtverkeer
- c. Ontsluiting van verkeer van en naar Beekzicht en Ambachten via de Prinsenstraat en Berkenring zorgt voor overlast voor omwonenden
- d. Natuurcompensatie niet in Achtmaal uitvoeren, maar aan de overzijde van de Assortimentstuin zodat bewoners hier van kunnen profiteren
- e. Randweg heeft te veel negatieve invloed op de aspecten akoestiek en luchtkwaliteit voor omwonenden van de Randweg.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Als gevolg van de Randweg is gekeken naar optimale verkeersstructuren, onder andere voor het langzaam verkeer tussen Zundert en Klein-Zundert. De hoofdontsluiting van Klein-Zundert vindt plaats via de rotonde Kapellekestraat. Hier worden ook gelijkvloerse fietsoversteken gerealiseerd. Hiermee wordt deze bestaande verbinding tussen Zundert en Klein-Zundert gehandhaafd waardoor omrijafstanden te verwaarlozen zijn. De Klein Zundertseweg krijgt geen aansluiting op de randweg vanwege verkeersveiligheidsredenen. Omdat de weg onderdeel uitmaakt van de provinciale wegenstructuur is een zogenaamde 'koude oversteek' niet wenselijk. Daarom is gekozen om een alternatieve fietsstructuur te projecteren in de vorm van een fiets-/voetgangersbrug. Er is gekozen voor een brug omdat een fietstunnel niet te realiseren is vanwege de ligging van de Kleine Beek tussen beide kernen. De fiets-/voetgangersbrug vormt een directe verbinding tussen Zundert en Klein-Zundert en ook het JeeKaaCee is via deze fiets-/voetgangersbrug goed bereikbaar. Een brug is weliswaar minder aantrekkelijk dan een gelijkvloerse verbinding, maar de toegepaste hellingen passen binnen de landelijke richtlijnen en zijn zodoende voor de gemiddelde gebruiker zonder problemen te passeren.

Daarnaast is als extra flankerende maatregel voorgesteld om het huidige pad tussen de Stuivezandseweg en de sportvelden aan de Akkermolenweg te verharderen zodat hiermee een extra verbinding ontstaat voor fietsverkeer uit Klein-Zundert van en naar de sportvelden. Met deze maatregelen worden zodoende diverse verbindingen gerealiseerd voor het fietsverkeer tussen Zundert en Klein-Zundert.

Ad b.

Op basis van het Voorkeursalternatief (VKA) zijn akoestische berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen is gebleken dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. Een deel van deze overschrijding kan worden tenietgedaan door bronmaatregelen. Voor de overige woningen dient een hogere waarden procedure te worden doorlopen. Voor de betreffende woning aan de Egelantier 10 wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Ook vanwege de reconstructie van de Rucphenseweg (aansluiting Randweg met Rucphenseweg) worden de grenswaarden niet overschreden. In de geluidberekeningen is de invloed van zowel personenauto's als vrachtverkeer meegenomen.

Ad c.

In het MER is onderzocht en onderkend dat als gevolg van de noordwestelijke randweg niet de volledige verkeersproblematiek in Zundert wordt opgelost. Een deel van de problematiek, met name aan de zuidzijde van Zundert, blijft bestaan. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat en Molenstraat/Wernhoutseweg. Hiervoor is de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid verricht. Uit deze studie is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het meest optimaal is. De raadscommissie heeft echter geadviseerd om aanvullend onderzoek te doen. Bij vaststelling van de Kadernota zal de gemeenteraad hierover een besluit nemen of hier een aanvullend onderzoek voor dient te worden uitgevoerd.

Ad d.

In eerste instantie is gepoogd de noodzakelijke natuurcompensatie binnen of in de directe omgeving van het plangebied uit te voeren. Dit bleek niet mogelijk omdat met name de geluidbelasting (>48 dB) zich daar tegen verzet. Het plangebied zelf zal echter wel binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting krijgen wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbindingszone. Hiervoor is reeds een landschappelijk inrichtingsplan opgesteld.

Ad e.

Door de aanleg van de Randweg is inderdaad sprake van een verandering van de geluid- en luchtsituatie voor omwonenden. Er is immers nu géén weg en er wordt een weg aangelegd. In het kader van deze nieuwe situaties zijn de benodigde onderzoeken naar akoestiek en luchtkwaliteit uitgevoerd, waarbij de daarvoor landelijk gehanteerde normen zijn gehanteerd. Op basis van het Voorkeursalternatief (VKA) is uit deze berekeningen gebleken dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. Een deel van deze overschrijding kan worden tenietgedaan door bronmaatregelen. Voor de overige woningen dient een hogere waarden procedure te worden doorlopen. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit in Zundert na realisatie van de Randweg. Uit de berekeningen die met een landelijk gehanteerd rekenmodel zijn uitgevoerd is gebleken dat de normen in Zundert ruimschoots onder de grenswaarden blijven. Voor de betreffende woning aan de Egelantier 10 worden beide waarden (akoestiek en luchtkwaliteit) niet overschreden.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.4 P.F.J.M. Klep. Akkermolenpad 3, 4881BM Zundert

Vrees voor extra verkeersoverlast / sluipverkeer op de Akkermolenweg als gevolg van de geplande rotonde op de randweg. Met name onveilig voor jeugd richting de sportvelden.

Gemeentelijke reactie

De maatregel van de rotonde Akkermolenweg is uitgebreid besproken met de klankbordgroep. Tijdens deze bijeenkomsten is de vrees voor sluipverkeer op de Akkermolenweg ook geuit door de leden van de klankbordgroep. Om te voorkomen dat sluipverkeer gebruik gaat maken van de Akkermolenweg is in overleg met de klankbordgroep besloten om flankerende maatregelen te treffen op de Akkermolenweg. In dit geval is voorgesteld om op het laatste deel, bij de aansluiting Bredaseweg, eenrichtingsverkeer in te stellen, waardoor er geen sluipverkeer via de Akkermolenweg wordt verwacht. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het project Randweg Zundert.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.5 A.J.M. Van Dessel. Steenovenakker 29, 4882BP Klein-Zundert

De kernen Zundert en Klein-Zundert worden te ingrijpend doorsneden. Met name de verbindingen tussen beide kernen voor fietsers en voetgangers zijn ontoereikend om langzaam verkeer een geschikte oplossing te bieden.

Gemeentelijke reactie

Zie beantwoording onder 2.1 en 2.2.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.6 M.J.E. Godrie. Egelantier 26, 4881HG Zundert

- a. Vrees voor geluidsoverlast als gevolg van de nieuwe rotonde op de Rucphenseweg.
- b. Indien de randweg wordt doorgetrokken richting de Wernhoutseweg (nabij de Ambachten / Beekzicht) dan zorgt dit voor extra overlast en waardevermindering van de woning.
- c. Gevolgen voor natuur en landschap zijn nadelig en dienen zo veel mogelijk beperkt te worden.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Op basis van het Voorkeursalternatief (VKA) zijn akoestische berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen is gebleken dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden vanwege de aanleg van de Randweg. Een deel van deze overschrijding kan worden tenietgedaan door bronmaatregelen. Voor de overige woningen dient een hogere waarden procedure te worden doorlopen. Voor de betreffende woning aan de Egelantier 26 wordt de grenswaarde niet overschreden. Ook door de reconstructie van de Rucphenseweg (aansluiting Randweg met Rucphenseweg) worden de grenswaarden bij deze woning niet overschreden.

Ad b.

In het MER is onderzocht en onderkend dat als gevolg van de noordwestelijke randweg niet de volledige verkeersproblematiek in Zundert wordt opgelost. Een deel van de problematiek, met name aan de zuidzijde van Zundert, blijft bestaan. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat en Molenstraat/Wernhoutseweg. Hiervoor is de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid verricht. Uit deze studie is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het meest optimaal is. De raadscommissie heeft echter geadviseerd om aanvullend onderzoek te doen. Bij vaststelling van de Kadernota zal de gemeenteraad hierover een besluit nemen of hier een aanvullend onderzoek voor dient te worden uitgevoerd.

Ten aanzien van het aspect waardevermindering wordt verwezen naar beantwoording onder 2.5.

Ad c.

Zie beantwoording onder 2.6.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.7 Boomkwekerij De Bie BV. Bredaseweg 15b, 4881DC Zundert

De boomkwekerij heeft al jaren een inrit op de Bredaseweg en een inrit op de Verlengde Hofdreef. Door de Randweg moet de inrit op de Verlengde Hofdreef verdwijnen. Logistiek kan het bedrijf hierdoor niet meer functioneren omdat laden en lossen nauwelijks nog mogelijk is op het perceel. Daarnaast zorgt dit voor verkeersonveilige situaties omdat vrachtverkeer moet manoeuvreren op de Bredaseweg. In het verleden was dit ook al het geval totdat de aansluiting op de Verlengde Hofdreef werd gerealiseerd. Het bedrijf pleit voor (het behoud van) een rechtstreekse aansluiting op de Verlengde Hofdreef na realisatie van de Randweg.

Gemeentelijke reactie

Bij de aanleg van de Verlengde Hofdreef is destijds met inspreker afgesproken dat tijdelijk gebruik kon worden gemaakt van een inrit aan de Verlengde Hofdreef. De tijdelijkheid van deze inrit was gekoppeld aan realisatie van de randweg. Een directe ontsluiting van het perceel op de randweg wordt niet toegestaan. Ontsluiting van het perceel zal bij voorkeur plaatsvinden via de parallelweg van de Bredaseweg. Gemeente en Provincie zijn bereid om samen met inspreker een zo optimaal mogelijke ontsluiting van het bedrijf te realiseren, daarbij rekening houdend met verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.8 A.J.M. Jochems. Kapellekestraat 17, 4881 BJ Zundert

- a. De keuze voor de ligging strookt niet met keuzes uit het verleden. Waarom is gekozen voor de noordwestelijke ligging van de randweg en niet voor de zuidoostelijke randweg, zoals in het verleden eerder is geopperd?
- b. De Randweg heeft een verkeersaantrekkende werking in de omgeving, dit zorgt weer voor extra overlast voor omwonenden.
- c. Zijn de onderzoeken in het kader van het MER wel zorgvuldig uitgevoerd? Is er voldoende aandacht voor de aanwezige flora en fauna in het gebied (o.a. steenuil en vleermuis) en ligt de Randweg niet te dicht bij de Akkermolen?
- d. Vrees voor geluidsoverlast ter plaatse van Kapellekestraat 17 en onder andere als gevolg daarvan ook vrees voor waardevermindering van de woning.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Een zuid(oost)elijke randweg zorgt net als het noordwestelijke alternatief dat een aanzienlijk deel van het verkeer uit de kern wordt gehaald. Op de route Willem Passtoorsstraat - Veldstraat is de afname ten opzichte van het noordwestelijke alternatief kleiner en op de Prinsenstraat, Wildertsedijk en Hofdreef - Meirsegweg is zelfs een toename van het verkeer te zien. Dit zuid(oost)elijke alternatief draagt dus wel goed bij aan de lokale doelstelling, maar de bijdrage aan de regionale doelstelling is beperkt, doordat verkeer van dit alternatief door de kern (Prinsenstraat / Wildertsedijk) naar de N638 moet rijden. Hierdoor blijft het doorgaand en regionaal gebonden verkeer door de kern rijden.

Ad b.

Uit de berekeningen van het verkeersmodel is gebleken dat de randweg inderdaad meer verkeer gaat aantrekken omdat de verbinding tussen Zundert en Rucphen wordt geoptimaliseerd. Hierdoor is de doorstroming beter en zullen er automobilisten zijn die deze route aantrekkelijker gaan vinden. De inrichting van de randweg is echter geschikt om deze extra hoeveelheid verkeer op een vlotte en veilige wijze te kunnen afwikkelen. Voor het verkeer tussen de A58 en E19 is en blijft de route via de snelweg echter het beste alternatief.

Ad c.

In het kader van het MER is een uitgebreide natuurtoets uitgevoerd, waarbij zowel via bureaustudie als veldbezoeken onderzoek is gedaan naar de aanwezige natuurwaarden. Er is op basis van het eerste onderzoek aanvullend onderzoek gedaan naar vleermuizen en de steenuil, vanwege de beschermingsstatus van deze soorten. De rapportage van deze natuurtoets is beschikbaar als bijlage bij het MER.

Ad d.

Dat vanwege de Randweg en de rotonde ter plaatse met de Kapellekestraat het geluid zal toenemen is niet te ontkennen. Door de bronmaatregelen wordt de geluidstoename zo goed als mogelijk beperkt. Bij deze woning is na aanleg van de Randweg inderdaad sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor deze woning wordt daarom een hogere waarde vastgesteld.

Ten aanzien van het aspect waardevermindering wordt verwezen naar beantwoording onder 2.5.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.9 A.J. Godrie. Rucphenseweg 1, 4882 KA Zundert

De rotonde op het perceel U259 (Rucphenseweg) heeft tot gevolg dat de vorm van en de toegang tot het perceel minder bruikbaar wordt. Bovendien wordt de ruimte voor voer en beweiding van het melkvee beperkt.

Gemeentelijke reactie

De inpassing van de rotonde dient op een zo optimaal mogelijke wijze plaats te vinden ten behoeve van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De huidige ligging en inpassing van de rotonde is voor alle aansluitende wegen optimaal. Hierdoor worden echter enkele percelen aan de rand doorsneden. De ruimtelijke aantasting van het betreffende perceel is echter beperkt. Planologisch is ontsluiting van het perceel vanaf de rotonde opgenomen. In overleg met de eigenaar/gebruiker zal deze ontsluiting gerealiseerd worden.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.10 J.C.M. Braspenning. Klein-Zundertseweg 28, 4881 BG Zundert / M.J.C. Braspenning en I.A.M. Boomaars. Klein Zundertseweg 26^e, 4881 BG Zundert

- a. Vrees voor geluidsoverlast voor omwonenden van de Randweg tussen Zundert en Klein-Zundert.
- b. Klein-Zundertseweg is een belangrijke historische verbinding, met name voor langzaam verkeer. De fiets-/voetgangersbrug biedt hiervoor geen volwaardig alternatief en is bovendien een obstakel voor eventuele nieuwbouwplannen aan de westzijde van Zundert in verband met privacy.
- c. Door saneren van de Klein-Zundertseweg wordt de bereikbaarheid t/m 28a voor vrachtverkeer beperkt. Is het bedrijf dan nog voldoende bereikbaar?
- d. De randweg doorsnijdt een natuurgebied tussen twee kernen en wordt ergens achteraf gecompenseerd.
- e. De snelheid van 80km/h tussen Kapellekestraat en Rucphenseweg is niet wenselijk. In de hele gemeente worden diverse wegen teruggebracht naar 60km/h en ook op de volledige verbinding tussen Zundert en Rucphen is op diverse delen 60km/h ingevoerd, daardoor wordt het snelheidsregime onduidelijk. Bovendien kan vrachtverkeer en agrarisch verkeer de 80km/h op dit wegvak niet halen, waardoor er veel ingehaald zal worden.
- f. Door het saneren van de Klein-Zundertseweg ontstaat een nog onduidelijkere situatie ten aanzien van de postcodes. In het verleden is hierdoor al veel mis gelopen en door aanleg van de Randweg wordt dit alleen maar erger.

Concluderend stellen insprekers voor:

- Rtonde Kapellekestraat zo ver mogelijk richting Moerse Boys.
- Randweg verdiept aanleggen zodat huidige verbindingen gehandhaafd blijven.
- Aanpassing naamgeving en postcodes van enkele woningen.
- Aanpassing naar snelheid van 60km/h.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Op basis van het Voorkeursalternatief (VKA) zijn akoestische berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen is gebleken dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. Een deel van deze overschrijding kan worden tenietgedaan door bronmaatregelen. Voor de overige woningen dient een hogere waarden procedure te worden doorlopen. Voor de betreffende woning aan de Klein-Zundertseweg 28 en 26e wordt de voorkeurswaarde overschreden. Door bronmaatregelen kan de waarde voor huisnummer 26^e voldoende worden gereduceerd. Woning 28 heeft een 1 dB hogere geluidbelasting, waardoor voor deze woning een hogere waarde procedure dient te worden doorlopen.

Ad b.

Als gevolg van de Randweg is gekeken naar optimale structuren, onder andere voor het langzaam verkeer tussen Zundert en Klein-Zundert. De hoofdontsluiting van Klein-Zundert vindt plaats via de rotonde Kapellekestraat. Hier worden ook gelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteken gerealiseerd. Hiermee wordt deze bestaande verbinding tussen Zundert en Klein-Zundert gehandhaafd. De aansluiting Klein Zundertseweg wordt opgeheven vanwege verkeersveiligheidsredenen. Omdat de Randweg onderdeel uitmaakt van een provinciale structuur is een zogenaamde 'koude overstek' niet wenselijk. Dit zorgt voor onveiligheid voor fietsers. Daarom is gekozen om een alternatieve fietsstructuur te projecteren in de vorm van een fiets-/voetgangersbrug. Er is gekozen voor een fiets-/voetgangersbrug omdat een fietstunnel niet te realiseren is vanwege de ligging van de Kleine Beek tussen beide kernen. De fiets-/voetgangersbrug vormt een directe verbinding tussen Zundert en Klein-Zundert en ook het

JeeKaaCee is via deze fiets-/voetgangersbrug goed bereikbaar. Het aspect privacy voor in de toekomst eventueel te bouwen woningen is op dit moment niet aan de orde.

Daarnaast is als extra flankerende maatregel voorgesteld om het huidige pad tussen de Stuivezandseweg en de sportvelden aan de Akkermolenweg te verharderen zodat hiermee een goede en veilige verbinding is voor fietsverkeer van en naar de sportvelden. Met deze maatregelen worden zodoende diverse verbindingen gerealiseerd voor het fietsverkeer tussen Zundert en Klein-Zundert.

Ad c.

De Klein Zundertseweg is een woonstraat waar slechts beperkt vrachtverkeer wordt toegestaan. Laden en lossen van vrachtverkeer bij bedrijven dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Om er voor te zorgen dat bijvoorbeeld de vuilniswagen op een goede wijze gebruik kan maken van de doodlopende weg zal aan het einde van de Klein Zundertseweg, nabij de randweg, een keerlus worden gerealiseerd waar een kleine vrachtauto kan draaien. Deze keerlus wordt niet gedimensioneerd op trekker+oplegger combinaties. In het ontwerpbestemmingsplan zal deze wijziging worden toegevoegd.

Ad d.

Zie beantwoording onder 2.6.

Ad e.

De Randweg gaat onderdeel uitmaken van het provinciaal wegennet. De functie van de weg is gebiedsontsluitingsweg en hiervoor geldt een snelheidsregime van 50km/h (binnen bebouwde kom) of 80km/h (buiten bebouwde kom). Alleen op wegen met een andere functie kan een snelheid van 60km/h worden ingesteld omdat deze een minder belangrijke functie hebben om verkeer te kunnen afwikkelen. Op de Meirseweg en Rucphenseweg zijn slechts delen aangeduid als 60km/h, in verband met de scherpe bochten. In het kader van herinrichting van de N638 (Rucphenseweg / Meirseweg) wordt bekeken hoe inrichting van de volledige verbinding er uit komt te zien.

Ad f.

Weliswaar wordt de Klein-Zundertseweg afgesloten, maar dit vindt plaats nabij de aansluiting op de Kapellekestraat. De woningen op de Klein-Zundertseweg liggen hierbij in het verlengde van de Kapellekestraat, waardoor de situatie voor deze woningen vergelijkbaar blijft met de huidige situatie. Voor de woningen aan het doodlopende deel van de Klein-Zundertseweg zal wel een en ander wijzigen qua bereikbaarheid en dit zal mogelijk tot –meer- onduidelijkheid leiden voor de betreffende bewoners. Wij zullen bekijken of dit te verhelpen is, maar dit valt buiten de scope van de ruimtelijke procedure voor de Randweg Zundert.

Antwoord op suggesties:

De locatie van de rotonde Kapellekestraat wordt niet gewijzigd omdat deze optimaal is ingepast. Deze locatie vormt de kortste verbinding tussen beide kernen en de randweg is zo vanuit twee richtingen goed bereikbaar.

Er is in de variantenstudie gekeken of de Randweg verdiept kan worden aangelegd, maar dit heeft te veel nadelen. In dit geval kan de kern Klein-Zundert niet via de Randweg worden ontsloten en dient het verkeer gebruik te blijven maken van de Kapellekestraat en de Willem Passtoorsstraat. Dit is niet wenselijk. Daarnaast ligt de Randweg direct langs de Kleine Beek, waardoor het technisch erg lastig is om de randweg verdiept aan te leggen in verband met grondwaterstanden. Daarnaast is het verdiept aanleggen van de randweg erg kostbaar.

Aanpassing van het snelheidsregime naar 60km/h is niet aan de orde. De weg maakt onderdeel uit van het provinciaal wegennet en is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een bijbehorend snelheidsregime van 50km/h en 80km/h, respectievelijk binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.11 A.G.H. Keijzers. Schoolpad 31, 4882 BW Klein-Zundert / A.J.J. Neele. Aanstee 5, 4882 BV Klein-Zundert

- a. Er worden vraagtekens gezet bij de noodzaak voor het realiseren van een goede verbinding tussen de A58 bij Rucphen en de A16/E19 bij Meer. Beide snelwegen zijn immers de afgelopen jaren geoptimaliseerd en de route via de kernen Rucphen en Zundert (N638 Rucphenseweg) is niet geschikt voor het afwikkelen

- van vrachtverkeer, onder andere in verband met de beperkte breedte. Daarnaast is het MER voor de Omlegging Rucphen niet doorgegaan, waardoor de regionale verbinding niet wenselijk is.
- b. De noodzaak voor een Randweg wordt onderschreven, maar er wordt te eenvoudig gekozen voor een noordwestelijke variant. Een zuidelijke variant is hiervoor onvoldoende onderzocht, terwijl deze in het verleden altijd de voorkeur had van de gemeente. De indruk bestaat dat de keuze voor de noordelijke randweg is gebaseerd op verouderde onderzoeken en er te veel is gekeken naar de Centrumvisie. Door middel van een locatie-mer hadden alle alternatieven (zuid en noord) uitgebreider onderzocht dienen te worden.
 - c. De noordwestelijke randweg doorsnijdt een deel van de EHS langs de Kleine Beek, wat volgens de provinciale Verordening Ruimte niet is toegestaan. Het VKA doet dit meer dan de overige onderzochte varianten. De zuidelijke variant zou zelfs geen EHS doorsnijden. Alhoewel de randweg een goot openbaar belang heeft, zijn er wel geschikte alternatieven.
 - d. Een aantal bedrijventerreinen en grote bedrijven ligt aan de zuidzijde van Zundert. Door middel van een noordwestelijke randweg moet dit verkeer ver omrijden en bestaat de vrees voor sluipverkeer via bijv. de Rustenburgstraat. Een zuidelijke randweg zou een beter alternatief zijn voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen.
 - e. De maatregelen die in het kader van de Centrumvisie zijn voorgesteld zijn te beperkt. Mogelijk dat het vrachtverkeer uit de Molenstraat kan worden geweerd door aanpassing van de infrastructuur aan de zuidzijde. Door het instellen van een parkeerverbod op de Molenstraat zou de rest van het verkeersprobleem worden opgelost.
 - f. De randweg vormt een grote barrière tussen Zundert en Klein-Zundert. Met name de verbindingen voor langzaam verkeer zijn niet optimaal en zijn of verkeersonveilig op een onlogische locatie gelegen. Ook is de oversteek bij de rotonde onveilig. Met een rotonde aan de zuidzijde zou deze overlast niet bestaan.
 - g. De voorgestelde variant biedt geen oplossing voor de problematiek op de Prinsenstraat-Wernhoutseweg. Hiervoor zou de randweg moeten worden doorgetrokken tot aan de Leeuwerikstraat om hiermee ook de bedrijventerreinen te ontsluiten. De vrees bestaat dat een volledige doortrekking nooit zal plaatsvinden en de problematiek hiermee niet volledig wordt opgelost. Met een zuidelijke randweg wordt de volledige problematiek wel opgelost.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

In het kader van het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) is een wegcategorysering voor het wegennet van de provincie Noord-Brabant vastgesteld, waarbij de wegen in beheer van de provincie Noord-Brabant zijn gecategoriseerd. Voor de N638 (Zundertseweg, Rucphenseweg, Meirseweg) is de functie 'blauwe weg' toegekend, wat betekent dat deze weg onderdeel uitmaakt van het regionaal verbindende wegennet (RVN). Deze wegen vervullen een belangrijke verkeersfunctie voor de verbinding of ontsluiting van woongebieden. In dit geval is deze verbinding een belangrijke ontsluiting van het gebied richting de A58 bij Rucphen of de E19/A16 bij Meer. Ook fungeert deze als alternatieve route in geval van calamiteiten op de A58/A16.

Om de regionale functie van de totale verbinding te benadrukken is een studie uitgevoerd voor de herinrichting van de volledige verbinding tussen Rucphen en de E19/A16. Uitgangspunt van deze herinrichting is dat de weg ingericht wordt als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 80 km/h en dat de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject wordt verbeterd. Deze studie wordt in mei/juni 2011 opgeleverd. Voor deze studie hebben de gemeente Zundert en de provincie Noord-Brabant samengewerkt met de gemeente Rucphen, de Vlaamse Overheid en de provincie Antwerpen. Daarnaast is enkele malen teruggekoppeld met de gemeente Hoogstraten.

Daarnaast werkt de gemeente Rucphen op dit moment, in navolging van het MER Omlegging Rucphen, aan een aangepast plan om een alternatieve route voor het tracé door de kern Rucphen te realiseren. Dit plan zal aansluiten op de studie naar de herinrichting van de N638 Rucphenseweg zoals hiervoor genoemd.

Ad b.

In het verleden zijn diverse onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van de ligging van de Randweg Zundert. In deze studies zijn diverse zoekgebieden bekeken. Gelet op de doelen van de Randweg draagt de noordwestelijke randweg het meest bij om deze doelen te realiseren. In het MER zijn ook meerdere varianten onderzocht, maar het oplossend vermogen van deze variant was het grootste. Ook een zuidelijke variant draagt bij aan een oplossing voor de problematiek, maar in mindere mate en ook hier vindt aantasting van flora en fauna plaats.

Ad c.

Zie beantwoording onder 2.6.

Ad d.

In het MER is onderzocht en onderkend dat als gevolg van de noordwestelijke randweg niet de volledige verkeersproblematiek in Zundert wordt opgelost. Een deel van de problematiek, met name aan de zuidzijde van Zundert, blijft bestaan. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat en Molenstraat/Wernhoutseweg. Hiervoor is de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid verricht. Uit deze studie is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het meest optimaal is. De raadscommissie heeft echter geadviseerd om aanvullend onderzoek te doen. Bij vaststelling van de Kadernota zal de gemeenteraad hierover een besluit nemen of hier een aanvullend onderzoek voor dient te worden uitgevoerd.

Ad e.

De Centrumvisie is er niet alleen op gericht om verkeer uit het centrum te weren. In eerste instantie is het doel om een kwaliteitssprong in het centrum te realiseren, onder andere door een goed functionerend centrum met de juiste voorzieningen op de juiste plek. Hierbij is onder andere gekeken naar wonen, winkelen en verblijven. Daarnaast zijn stedenbouwkundige en verkeerskundige aspecten meegenomen om één integraal plan te kunnen maken. De maatregelen die in het kader van de verkeerscirculatie zijn voorgesteld zijn daarbij ondersteunend om het hoofddoel van de centrumvisie te kunnen bereiken. Het instellen van een goede parkeerroute, voldoende parkeeraanbod en éénrichtingsverkeer op o.a. de Molenstraat dragen bij aan dit doel.

Ten aanzien van de maatregelen weren vrachtverkeer en instellen van een parkeerverbod zijn in het verleden (2006/2007) diverse verkeersproeven gedurende 6 weken in de praktijk uitgevoerd om het effect van deze maatregelen te bepalen. Het instellen van een vrachtverkeerverbod op de Molenstraat had wel enig effect, maar bij lange na onvoldoende effect om de doelen van de centrumvisie te behalen. Ook de overlast in het buitengebied en de omliggende straten van de Molenstraat was groot. Ook is een proef gehouden met een parkeerverbod in de Molenstraat. Weliswaar had dit een positief effect op de doorstroming op de Molenstraat, alleen voor het kernwinkelgebied was dit een te zware ingreep. Men kon niet meer voor de deur parkeren en de beleving van een winkelhart ontbrak hiermee volledig. Ook hiermee kunnen de doelen uit de centrumvisie derhalve niet worden gerealiseerd.

Ad f.

Zie beantwoording onder 2.2.

Ad g.

Zie beantwoording onder 2.7 en 2.8.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.12 P. Adriaensen. Namens de werkgroep Bereikbaarheid, Toegankelijkheid en Bruikbaarheid (BTB) van het Gehandicapten Platform Zundert.

De fiets-/voetgangersbrug over de Randweg zorgt voor barrièrewerking voor mensen met een fysieke beperking. De fiets-/voetgangersbrug zal moeilijk bruikbaar zijn voor deze doelgroep. Een verdiepte ligging van de Randweg zal dit probleem voorkomen.

Gemeentelijke reactie

Er is in de variantenstudie gekeken of de Randweg verdiept kan worden aangelegd, maar dit heeft te veel nadelen. In dit geval kan de kern Klein-Zundert niet via de Randweg worden ontsloten en dient het verkeer gebruik te blijven maken van de Kapellekesstraat en de Willem Passtoorsstraat. Dit is niet wenselijk. Daarnaast ligt de Randweg direct langs de Kleine Beek, waardoor het technisch erg lastig is om de randweg verdiept aan te leggen in verband met grondwaterstanden. Daarnaast is het verdiept aanleggen van de randweg erg kostbaar.

De exacte hellingshoek van de geprojecteerde fiets-/voetgangersbrug bedraagt 3%. De kortste helling (aan de noordzijde van de randweg) is nog altijd rond de 100 meter lang en kent een hoogteverschil van circa 4 meter. Dit betekent inderdaad dat de fiets-/voetgangersbrug voor mensen met een fysieke beperking moeilijk bruikbaar is. Daarom is er ook voor gekozen om ten westen van de geplande rotonde bij de Kapellekestraat een voetpad aan te

leggen die de verbinding van Klein-Zundert richting Zundert en vice versa voor rolstoelgebruikers overneemt van de Klein Zundertseweg. De bestemming Verkeer wordt in het ontwerpbestemmingsplan ter plaatse verruimd met de ruimte die benodigd is voor het voetpad.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan en wel op het volgende aspect.

- Er is bij de rotonde Kapellekestraat aan de westzijde een voetpad geprojecteerd zodat de rotonde ook voor voetgangers en mensen met een fysieke beperking goed te passeren is.

3.13 M. Honebeek. Egelantier 10, 4881 HG Zundert.

- a. De leefbaarheid rondom de Randweg wordt voor bewoners aangetast als gevolg van geluidsoverlast en afname van de luchtkwaliteit.
- b. De Randweg nabij de school is niet wenselijk omdat dit leidt tot verkeersonveilige situaties en concentratieproblemen e.d. Hierdoor zullen veel kinderen elders naar school gaan.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Zie beantwoording onder 2.3 en 2.4.

Ad b.

De verkeersveiligheid van fietsers naar de school aan de Akkermolenweg blijft gewaarborgd. Ter hoogte van de school wordt de maximumsnelheid teruggebracht tot 50 km/h. Fietsers kunnen de randweg bij Klein-Zundert en de Akkermolenweg via rotondes oversteken. Rotondes zijn voor fietsers en voetgangers een verkeersveilige manier om wegen over te steken. Tussen Klein-Zundert en Zundert wordt tevens een fiets-/voetgangersbrug gerealiseerd, waardoor fietsers en voetgangers de randweg ongelijkvloers over kunnen steken en daarmee een alternatief hebben voor de oversteek bij de rotonde.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.14 Fam van Hees. Akkermolenweg 19a, Zundert.

- a. Als gevolg van de rotonde Akkermolenweg zal er sluipverkeer gebruik maken van de Akkermolenweg. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties voor schoolgaande jeugd en kinderen richting de sportvelden. Om dit te voorkomen kan de Akkermolenweg alleen voor fietsers toegankelijk worden gemaakt.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Omdat er een rotonde voor de Akkermolenweg wordt gerealiseerd is in het MER voorgesteld om flankerende maatregelen te treffen op de Akkermolenweg. Op het laatste deel van de Akkermolenweg, bij de aansluiting Bredaseweg, wordt een gedeelte ingericht als eenrichtingsweg, waardoor sluipverkeer op de Akkermolenweg wordt voorkomen. Hierdoor worden onveilige situatie voor fietsers zo veel mogelijk voorkomen en kunnen de bedrijven toch goed ontsloten worden.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.15 A.J.C.M. Boomaerts. Aanstee 23, 4882 BV Klein-Zundert.

- a. Geluidsoverlast en afname luchtkwaliteit als gevolg van de randweg, met name als gevolg van de snelheid van 80km/h. Deze snelheid zorgt ook voor verkeersonveiligheid.
- b. Waardevermindering van de woningen als gevolg van de nabijgelegen randweg.
- c. De fiets-/voetgangersbrug is sociaal onveilig en moeilijk te berijden in verband met de helling.
- d. Toename criminaliteit in verband met snelle vluchtroute.

- e. Onveilige (oversteek)situaties, onder andere voor kinderen richting de sportvelden.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Op basis van het Voorkeursalternatief (VKA) zijn akoestische berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen is gebleken dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. Een deel van deze overschrijding kan worden tenietgedaan door het treffen van bronmaatregelen. Voor de overige woningen dient een hogere waarden procedure te worden doorlopen. Voor de betreffende woning aan de Aanstee 23 wordt de voorkeurswaarde niet overschreden. Overigens wordt hierbij opgemerkt dat door het invoeren van een snelheid van 50 km/u over de gehele Randweg de geluidemissie op voorhand niet zal afnemen. Bij deze snelheid is namelijk het motorgeluid overheersend ten opzichte van het bandengeluid (het contactgeluid tussen band en wegdek). Bij een snelheid van 80 km/u krijgt het bandengeluid meer de overhand. Door juist het toepassen van een stil wegdek zal voornamelijk het bandengeluid worden gereduceerd.

Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn er geen overschrijdingen van de wettelijke normen. Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt in het ontwerp uitgegaan van een ontwerp conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, waarmee de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

Ad b.

Zie beantwoording onder 2.5.

Ad c.

De fiets-/voetgangersbrug biedt een alternatief voor de rotonde Kapellekestraat. Met verlichting zal rekening worden gehouden met de sociale veiligheid, maar er dient ook rekening te worden gehouden met de invloed van verlichting op flora en fauna. Indien men de fiets-/voetgangersbrug 's avonds onveilig vindt, kan altijd gebruik worden gemaakt van de oversteek bij de rotonde. De hellingen van de fiets-/voetgangersbrug voldoen aan de landelijke normen.

Ad d.

Het verband tussen toenemende criminaliteit en het realiseren van een snelle vluchtroute is niet aangetoond en onderbouwd.

Ad e.

Zie beantwoording onder 2.2.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.16 C.P. Kuijstermans. Kapelakker 17. 4881 BT Zundert

- a. Randweg zorgt voor verkeersonveiligheid voor omliggende wijken.
- b. Randweg zorgt voor geluidhinder en afname van luchtkwaliteit.
- c. Waardevermindering van de woningen als gevolg van de nabijgelegen randweg.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Toename van verkeersonveiligheid in omliggende wijken is niet aan de orde. De randweg zorgt niet voor toename van sluipverkeer door de wijken, maar vormt juist een geschikt alternatief voor huidige sluiproutes.

Ad b.

Zie beantwoording onder 2.3 en 2.4.

Ad c.

Zie beantwoording onder 2.5.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3.17 H.E.M. Verstiijen. Akkermolenweg 5, 4881 BL Zundert.

- a. Volgens de wet mag er geen drukke weg worden gerealiseerd langs belangrijke openbare voorzieningen. Het Mencia Sandrode ligt direct langs de randweg en ook het geplande multifunctioneel gebouw en gemeentehuis komen hier te liggen. De toename van fijnstof zorgt voor afname luchtkwaliteit. Volgens de berekeningen zijn er geen problemen, maar er is geen rekening gehouden met alle zware vrachtverkeer en agrarisch verkeer dat op de randweg rijdt.
- b. Randweg zorgt voor verkeersonveilige situaties op de Prinsenstraat omdat alle verkeer in zuidelijke richting (onder andere CLTV, Ardo, Beekzicht en De Ambachten) deze route dient te gebruiken.
- c. De Randweg doorsnijdt twee woonkernen en de fiets-/voetgangersbrug is geen goede oplossing en financieel wellicht moeilijk te realiseren.
- d. De Randweg zorgt voor overlast voor omwonenden van bestaande en nieuwe woningen. Door nieuwbouw wordt het aantal gehinderden alleen maar groter, zie plan De Schakel.
- e. Veel fietsende kinderen maken gebruik van de Akkermolenweg. Dit verkeer moet straks de drukke randweg een of meerdere malen passeren en dat zorgt voor veel verkeersonveilige situaties.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

In het besluit gevoelige bestemmingen is vastgelegd dat diverse gevoelige bestemmingen niet binnen 300 meter van een snelweg of 50 meter van een provinciale weg mogen worden gerealiseerd/ uitgebreid als op die plek grenswaarden van de luchtkwaliteit worden overschreden of dreigen te worden overschreden (artikel 2 besluit gevoelige bestemmingen). Onder gevoelige bestemmingen worden gebouwen verstaan die geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik zijn ten behoeve van:

- a. basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- b. ten behoeve van kinderopvang;
- c. als verzorgingshuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
- d. ten behoeve van een combinatie van functies als genoemd onder a, b of c.

Afhankelijk van de voorzieningen van het multifunctioneel gebouw kan deze onder de definitie van gevoelige bestemming vallen.

Langs de randweg wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer en is er geen sprake van een dreigende overschrijding. De berekende waarden komen niet in de buurt van de grenswaarden. Vanuit het besluit gevoelige bestemmingen is er dus geen bezwaar tegen deze gebouwen langs de randweg.

Voor wat betreft de samenstelling van het verkeer is uitgegaan van de verkeerscijfers in het verkeersmodel, waarbij ook cijfers opgenomen zijn voor zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer.

Ad b.

Zie beantwoording onder 2.8.

Ad c.

Zie beantwoording onder 2.1 en 2.2.

Ad d.

Zie beantwoording onder 2.3. Het plan De Schakel betreft geprojecteerde woningen, waardoor deze reeds planologisch zijn verankerd en hiervoor met de randweg geen rekening hoeft te worden gehouden. Nieuw te projecteren woningen dienen rekening te houden met de randweg en de benodigde akoestische maatregelen te treffen.

Ad e.

Zie beantwoording onder 2.2.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.18 O. Freijser. Akkermolenweg 25, 4881 BL Zundert.

De Akkermolenweg zal vanwege de rotonde Akkermolenweg – Randweg als sluiproute worden gebruikt. Onder andere omdat er veel fietsende kinderen op de Akkermolenweg fietsen, zorgt dit voor verkeersonveilige situaties, maar ook voor overlast voor omwonenden. Akkermolenweg alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer of een dergelijke maatregel.

Gemeentelijke reactie

Omdat er een rotonde voor de Akkermolenweg wordt gerealiseerd is in het MER voorgesteld om flankerende maatregelen te treffen op de Akkermolenweg. Op het laatste deel van de Akkermolenweg, bij de aansluiting Bredaseweg, wordt een gedeelte ingericht als eenrichtingsweg, waardoor sluipverkeer op de Akkermolenweg wordt voorkomen. Hierdoor worden onveilige situatie voor fietsers zo veel mogelijk voorkomen en kunnen de bedrijven toch goed ontsloten worden.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.19 R. Hendrixx. Aanstee 28, 4882 BV Zundert, namens 124 inwoners, voornamelijk uit Klein-Zundert.

- a. De regionale functie van de Randweg Zundert kan niet worden onderbouwd. Uit de MER Omlegging Rucphen is ook gebleken dat de regionale noodzaak door de provincie niet kan worden aangetoond, waardoor dit ook niet van toepassing is voor de Randweg Zundert.
- b. Ten aanzien van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblematiek wordt met twee maten gemeten. Op de Molenstraat is het wel een probleem, maar bijvoorbeeld op de Prinsenstraat niet. Daarbij liggen aan de Prinsenstraat veel meer woningen, terwijl aan de Molenstraat veel winkels liggen. Door het treffen van eenvoudigere maatregelen kan de doorstroming op de Molenstraat worden gewaarborgd zonder daarmee andere straten te benadelen.
- c. Bij het realiseren van de noordwestelijke randweg dienen te veel verkeersstromen de randweg te kruisen, met name kwetsbare verkeersdeelnemers. Denk hierbij aan schoolgaande kinderen en kinderen die naar de sportvelden aan de Akkermolenweg fietsen. Bij een zuidelijke randweg is dit knelpunt niet aanwezig.
- d. De randweg komt veel te dicht bij het Mencia Sandrode te liggen, met alle (gezondheids)risico's van dien.
- e. Gelet op alle verkeersstromen (onder andere Beekzicht, Wernhout, Patersven) is een zuidelijke ontsluiting veel logischer.
- f. De invloed van de randweg op de aanwezige flora en fauna is te groot en er wordt onvoldoende rekening gehouden met compenserende maatregelen.
- g. De kernen Zundert en Klein-Zundert worden volledig van elkaar afgesneden. De historische verbinding via de Klein-Zundertseweg komt volledig te vervallen.
- h. De fiets-/voetgangersbrug is voor veel verkeersdeelnemers niet of nauwelijks te gebruiken, waardoor het autogebruik alleen maar zal toenemen.
- i. Het instellen van een snelheid van 80km/h is niet wenselijk omdat dit zorgt voor extra verkeersonveiligheid en nadelige gevolgen heeft voor akoestiek en luchtkwaliteit.
- j. De Randweg dient verdiept te worden aangelegd, zodat alle huidige verbindingen kunnen blijven bestaan. Verkeer van en naar Klein-Zundert kan dan gewoon gebruik blijven maken van de bestaande routes. Daarnaast hoeft de Kleine Beek dan niet te worden verlegd en wordt het natuurgebied minder aangetast.
- k. Compensatie van natuur dient plaats te vinden in de directe omgeving van de randweg zodat de omwonenden er ook van kunnen blijven genieten.
- l. Er wordt bij de diverse berekeningen (luchtkwaliteit, trillingen, geluid) onvoldoende rekening gehouden met de effecten voor de omliggende straten. De berekeningen met het geluidmodel zijn tevens onjuist omdat deze uitgaan van ideale omstandigheden.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

In het kader van het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) is een wegcategorisering voor het wegennet van de provincie Noord-Brabant vastgesteld, waarbij de wegen in beheer van de provincie Noord-Brabant zijn gecategoriseerd. Voor de N638 (Zundertseweg, Rucphenseweg, Meirseweg) is de functie 'blauwe weg' toegekend, wat betekent dat deze weg onderdeel uitmaakt van het regionaal verbindende wegennet (RVN). Deze wegen vervullen een belangrijke verkeersfunctie voor de verbinding of ontsluiting van woongebieden. In dit geval is deze verbinding een belangrijke ontsluiting van het gebied richting de A58 bij Rucphen of de E19/A16 bij Meer. Ook fungeert deze als alternatieve route in geval van calamiteiten op de A58/A16.

Om de regionale functie van de totale verbinding te benadrukken is een studie uitgevoerd voor de herinrichting van de volledige verbinding tussen Rucphen en de E19/A16. Uitgangspunt van deze herinrichting is dat de weg ingericht wordt als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 80 km/h en dat de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject wordt verbeterd. Deze studie wordt in mei/juni 2011 opgeleverd. Voor deze studie hebben de gemeente Zundert en de provincie Noord-Brabant samengewerkt met de gemeente Rucphen, de Vlaamse Overheid en de provincie Antwerpen. Daarnaast is enkele malen teruggekoppeld met de gemeente Hoogstraten.

Daarnaast werkt de gemeente Rucphen op dit moment, in navolging van het MER Omlegging Rucphen, aan een aangepast plan om een alternatieve route voor het tracé door de kern Rucphen te realiseren. Dit plan zal aansluiten op de studie naar de herinrichting van de N638 Rucphenseweg zoals hiervoor genoemd.

Ad b.

Ten aanzien van de problematiek wordt niet met twee maten gemeten. Behoudens de winkels aan de Molenstraat liggen er ook vele woningen aan de Molenstraat, vaak boven de winkels. Als gevolg van de menging van functies op de Molenstraat wordt hier onder andere veel geparkeerd, terwijl hier geen voorzieningen voor aanwezig zijn. Gecombineerd met de hoeveelheid verkeer levert dit de genoemde problemen op. Op de Prinsenstraat liggen ook veel woningen, maar daar waar de parkeervoorzieningen op de Molenstraat ontbreken, zijn deze op de Prinsenstraat in ruime mate aanwezig. De verkeersdruk op de Prinsenstraat zal als gevolg van de Randweg wel toenemen omdat verkeer van en naar zuidelijke richting hiervan gebruik maakt, maar daarentegen zal het verkeer van en naar de richting Rucphen via de Randweg rijden en de Prinsenstraat mijden. Per saldo is de toename van verkeer zodoende acceptabel.

Ad c.

Zie beantwoording onder 2.2.

Ad d.

In het besluit gevoelige bestemmingen is vastgelegd dat diverse gevoelige bestemmingen niet binnen 300 meter van een snelweg of 50 meter van een provinciale weg mogen worden gerealiseerd/ uitgebreid als op die plek grenswaarden van de luchtkwaliteit worden overschreden of dreigen te worden overschreden (artikel 2 besluit gevoelige bestemmingen). Onder gevoelige bestemmingen worden gebouwen verstaan die geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik zijn ten behoeve van:

- e. basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- f. ten behoeve van kinderopvang;
- g. als verzorgingshuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
- h. ten behoeve van een combinatie van functies als genoemd onder a, b of c.

Afhankelijk van de voorzieningen van het multifunctioneel gebouw kan deze onder de definitie van gevoelige bestemming vallen.

Langs de randweg wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer en is er geen sprake van een dreigende overschrijding. De berekende waarden komen niet in de buurt van de grenswaarden. Vanuit het besluit gevoelige bestemmingen is er dus geen bezwaar tegen deze gebouwen langs de randweg.

Voor wat betreft de samenstelling van het verkeer is uitgegaan van de verkeerscijfers in het verkeersmodel, waarbij ook cijfers opgenomen zijn voor zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer.

Ad e.

Alleen een zuidelijke ontsluiting/randweg is in dit kader niet onderzocht. Een dergelijke oplossing draagt onvoldoende bij aan de lokale en regionale doelstellingen. Een volledige randweg aan de westzijde (tussen Bredaseweg en Leeuwerikstraat) is wel onderzocht. Deze 'volledige' westelijke randweg west zorgt voor een nog grotere afname van verkeer in de kern dan de randweg noordwest. Dit is vooral terug te zien op de Prinsenstraat en de Wernhoutseweg. Daar zorgt de volledige randweg ten opzichte van de randweg noordwest voor een grote afname van het verkeer. Een noordwestelijke randweg voldoet goed aan de doelstelling van het project. De lokale problemen worden nagenoeg opgelost en de Randweg vormt een schakel in de regionale verbinding tussen de A16/E19 en de A58 ter ontsluiting van het gebied.

Een volledige westelijke randweg heeft verkeerskundig gezien een groter probleemoplossend vermogen voor de lokale problematiek, maar heeft geen meerwaarde ten aanzien van de regionale doelstelling van de N638. Een volledige westelijke randweg is daarom in dit MER niet als alternatief onderzocht.

Ad f.

De invloed van de Randweg op de aanwezige flora en fauna is uitvoerig onderzocht. De resultaten hiervan zijn te vinden in het rapport "Natuurtoets Randweg Zundert, juli 2010". Met name voor vleermuizen zijn mitigerende en compenserende maatregelen nodig. Deze maatregelen worden in overleg met DLG nader vormgegeven. In eerste instantie wordt gedacht aan de aanleg van lijnvormige landschapselementen (bomenlaan) met ter hoogte van de Randweg 'hop-overs' waarlangs de vleermuizen zich kunnen verplaatsen.

Ad g.

Zie reactie 2.1 en 2.2

Ad h.

Met de fiets-/voetgangersbrug wordt een alternatief geboden voor langzaam verkeer dat geen gebruik wil maken van de rotonde Kapellekestraat. Deze rotonde vormt een directe en verkeersveilige fietsverbinding richting de kern. De fiets-/voetgangersbrug kan worden gezien als extra voorziening voor het fietsverkeer. Het ontwerp van de fiets-/voetgangersbrug inclusief toegepaste hellingen past binnen de landelijk gehanteerde richtlijnen voor deze voorziening.

Ad i.

Het instellen van een maximumsnelheid van 80 km/h bevordert de doorstroming van het verkeer, wat vanuit de regionale doelstelling wenselijk is. Door het invoeren van een snelheid van 50 km/u over de gehele Randweg zal niet op voorhand de geluidemissie afnemen. Bij deze snelheid zal het motorgeluid overheersend zijn ten opzichte van het bandengeluid. Bij 80 km/u zal het bandengeluid meer de overhand krijgen. Door juist het toepassen van een stil wegdek zal voornamelijk het bandengeluid worden gereduceerd. Het instellen van een maximumsnelheid van 80 km/h, in plaats van 50 of 60 km/h, heeft voor luchtkwaliteit overigens juist een positief effect. Als gevolg van onder andere een betere verbranding in de motor en de snelheid van het verkeer is de emissie bij 80 km/h lager dan bij 50 of 60 km/h.

Op het traject Bredaseweg - Kapellekestraat zijn op relatief korte afstand een drietal rotondes gelegen. Op dit traject is een snelheid van 80 km/h niet realistisch. Voor dit traject wordt daarom een snelheid van 50 km/h voorgesteld (voorkeursalternatief). Het weggedeelte waar een maximumsnelheid van 80 km/h gereden mag worden ligt tussen Kapellekestraat en Rucphenseweg. fietsverkeer kan op dit weggedeelte via een fiets-/voetgangersbrug de randweg ongelijkvloers oversteken. 80 km/h levert vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen problemen op. Vanuit de Rucphenseweg wordt hetzelfde wegbeeld (80 km/h) doorgezet. Dit geeft een logisch wegbeeld op. Het instellen van 50 km/h is op dit weggedeelte niet realistisch en niet afdwingbaar (handhaafbaar).

Ad j.

Er is in de variantenstudie gekeken of de Randweg verdiept kan worden aangelegd, maar dit heeft te veel nadelen. In dit geval kan de kern Klein-Zundert niet via de Randweg worden ontsloten en dient het verkeer gebruik te blijven maken van de Kapellekestraat en de Willem Passtoorsstraat. Dit is niet wenselijk. Daarnaast ligt de Randweg direct langs de Kleine Beek, waardoor het technisch erg lastig is om de randweg verdiept aan te leggen in verband met grondwaterstanden. Daarnaast is het verdiept aanleggen van de randweg erg kostbaar.

Ad k.

In eerste instantie is gepoogd de noodzakelijke natuurcompensatie binnen of in de directe omgeving van het plangebied uit te voeren. Dit bleek niet mogelijk omdat met name de geluidbelasting (>48 dB) zich daar tegen verzet. Het plangebied zelf zal echter wel binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting krijgen wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbindingzone.

Ad l.

Het geluidonderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de daartoe geldende wettelijke regels. Alle woningen binnen het onderzoeksgebied zijn meegenomen in de berekeningen, bij de toetsingen en de te maken afwegingen. De berekeningen zijn uitgevoerd middels een geluidoverdrachtsmodel dat door de overheid is goedgekeurd. In het model zijn gemiddelde omstandigheden aangehouden (verkeersintensiteiten, overdrachtsfactoren, afschermingen en weersomstandigheden).

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.20 J. .F.M. Oerlemans. Stuivezandseweg 30a, 4882 NH Zundert.

Conform inspraakreactie 3.19.

Gemeentelijke reactie

Zie beantwoording inspraakreactie 3.19.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.21 Oostvogels. Berkenring 72, namens 42 inwoners, voornamelijk bewoners wijk de Berk uit Zundert.

- a. In het kader van de StructuurvisiePlus hebben bewoners uit de wijk de Berk al bezwaar gemaakt tegen een noordwestelijke randweg. Ook de commissie Grondzaken was destijds voorstander van een zuidelijke variant. Bij de behandeling in de gemeenteraad is destijds besloten een mer studie uit te voeren voor de zuidelijke varianten. Dit is nu niet gebeurd omdat de provincie alleen aan een noordwestelijke variant wil meebetalen.
- b. In het rapport Actualisering Structuurschets Kern Zundert (ASKZ, 1998) wordt aangegeven dat ook een zuidelijke variant kan voldoen aan de regionale verbinding, conform de uitgangspunten van het PVVP van destijds.
- c. De regionale functie van de Randweg Zundert kan niet worden onderbouwd. Uit de MER Omlegging Rucphen is ook gebleken dat de regionale noodzaak door de provincie niet kan worden aangetoond, waardoor dit ook niet van toepassing is voor de Randweg Zundert. Ook in dit MER is deze regionale noodzaak niet of nauwelijks onderbouwd. Daarnaast voldoet het snelwegennet A16/A58 ruimschoots aan een goede doorstroming, waardoor een belangrijke regionale verbinding via Rucphen en Zundert niet meer noodzakelijk is.
- d. De hoeveelheid doorgaand verkeer in Zundert is klein, met name verkeer dat geen bestemming heeft in de kern Zundert. Het aandeel verkeer dat geen bestemming heeft op de Molenstraat is wel groot, maar hiervoor hoeft geen regionale verbinding te worden gerealiseerd. Een lokale ontsluiting, via de zuidzijde, zou hiervoor toereikend moeten zijn.
- e. In het MER is ervoor gekozen om de Randweg zo dicht mogelijk langs de Kleine Beek te projecteren. Dit is niet in overeenstemming met het rapport ASKZ en StructuurvisiePlus, waarin de hoge natuurwaarde van de Kleine Beek is omschreven. Bij de Aa of Weerij is deze waarde lager en aangezien hier toch al een bedrijventerrein langs wordt gerealiseerd, kan een weg ook geen probleem meer zijn. Ook het eventueel doortrekken van de randweg naar de Achtmaalseweg is niet wenselijk omdat het waardevolle beekdal van de Kleine Beek hiermee nog meer wordt aangetast. Aantasting van het beekdal van de Kleine Beek is in strijd met de StructuurvisiePlus en de richtlijnen van de Commissie m.e.r.
- f. De inpassing van de randweg wordt te veel geleid door financiële aspecten en dit mag, ook overeenkomstig de richtlijnen, geen rol van betekenis spelen bij de afweging van varianten.
- g. De randweg komt veel te dicht bij het Mencia Sandrode te liggen, met alle (gezondheids)risico's van dien. Dit geldt ook voor het JeeKaaCee.
- h. Voor het oplossen van de lokale en regionale verkeersproblematiek worden drie studies uitgevoerd, namelijk m.e.r. studie Randweg Noord, Studie N638 en Ontsluiting Zuid. Waarom wordt er niet voor alle drie de projecten samen één m.e.r. studie uitgevoerd, zodat alle milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt en op basis hiervan een volledige afweging kan worden gemaakt?
- i. De indruk bestaat dat enkele veldonderzoeken niet op deskundige wijze zijn verricht. In het gebied zijn wel degelijke dagvlinders en libellen aanwezig. De onderzoeken zou hebben verklaard dat de periode van het veldonderzoek minder geschikt was vanwege de broedtijd van de steenuil, maar dat het onderzoek moest worden uitgevoerd in verband met de planning van het project.
- j. De kernen Zundert en Klein-Zundert worden volledig van elkaar afgesneden. De fiets-/voetgangersbrug is geen geschikte maatregel omdat deze niet wordt gebruikt door fietsers en ouderen en omdat deze 's avonds sociaal onveilig is.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

In de StructuurvisiePlus is inderdaad de voorkeur uitgesproken voor een zuidelijk alternatief voor de randweg. Na de vaststelling van de StructuurvisiePlus zijn er echter nog diverse andere studies uitgevoerd waarin opnieuw 'Zundert-breed' is gekeken naar de ligging van mogelijke alternatieven voor een randweg. Daarbij is met name ook verkeerskundig onderzocht welk alternatief het meest probleemoplossend zou kunnen zijn voor het centrum van

Zundert (Kentekenonderzoek en mechanische verkeerstellingen (2005), Variantenstudie Molenstraat Zundert (2006) en de aanvulling hierop). In 2008 is op basis van deze studies en in overleg met Provincie Noord-Brabant geconcludeerd dat een noordwestelijke randweg niet alleen probleemoplossend zal zijn voor de kern van Zundert maar ook de nog ontbrekende schakel zal vormen binnen het totale tracé van de N638 tussen de E19 bij Meer en de A58 bij Rucphen. Omdat provincie Noord-Brabant het Regionaal Verbindend Net (RVN) compleet wil maken en daarvoor ook het verkeer uit de kern Zundert wil halen, is geconcludeerd dat met een noordwestelijke randweg een gezamenlijk belang gediend wordt en dat beide partijen daarin ook willen investeren. Op 25 september 2008 heeft de gemeenteraad dan ook concreet besloten om de volgende werkzaamheden te gaan uitvoeren:

- Het starten van een mer-procedure voor de noordelijke randweg
- Een aansluiting te realiseren voor het bedrijventerrein Industrieweg op de Wernhoutseweg
- Een studie te starten naar de uitwerking van het deel randweg Zuid-Oost of Zuid-West ten behoeve van een optimale ontsluiting van Zundert Zuid
- Een studie te starten voor de Rucphenseweg en Meirseweg, inclusief het wegvak op Belgisch grondgebied tot de aansluiting op de Rijksweg E19;

Ad b.

Zie beantwoording onder 21 ad a.

Ad c.

Zundert ligt op een kruising van regionale/provinciale wegen. De Provincie Noord-Brabant heeft de N638 Rucphenseweg aangewezen als weg met een gebiedsontsluitende functie binnen het Regionaal Verbindend Net. De N638 betreft hierbij een verbinding van de A58 (via de Meirseweg) naar de E19 in België. De prioriteit ligt hierbij nadrukkelijker bij de ontsluitende functie (het ontsluiten van het gebied van/naar de autosnelwegen) dan bij het verbinden van de autosnelwegen (verkeer tussen beide autosnelwegen). De aanduiding van de N638 als gebiedsontsluitende regionale verbinding komt voort uit verschillende kaders (het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Brabant, 2006, de Duurzaam Veilig categorisering, de studie West van de A16, de studie OWN+ en Beter Bereikbaar Brabant). Hierbij is onder andere gesteld:

- het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet dienen samen te zorgen voor een robuust en betrouwbaar wegennet, wat ook tot alternatieve routes bij calamiteiten moet leiden;
- de N638 is de enige bestaande redelijk directe verbinding tussen de A16/E19 en de A58 met aansluitingen op de autosnelwegen;
- de N638 is voor de bereikbaarheid van de regio een onmisbaar onderdeel van het beschikbare wegennet.

In het MER is deze regionale importantie ook aangetoond. Circa 15% van het verkeer op de Molenstraat is regionaal/provinciaal gebonden verkeer (doorgaand) en heeft geen herkomst of bestemming in de gemeente Zundert. Circa 50% van het verkeer heeft een herkomst of bestemming in de gemeente (extern). De overige 35% is verkeer dat binnen de gemeente rijdt. Bij het vrachtverkeer is 35% op de Molenstraat regionaal gebonden verkeer, zonder herkomst of bestemming in de gemeente. Het grootste deel (circa 58%) van het vrachtverkeer heeft een herkomst of bestemming binnen de gemeente. Geconcludeerd wordt dat een aanzienlijk deel van het verkeer regionaal gebonden is. Zeker het vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming binnen de gemeente is groot. Circa een derde van het vrachtverkeer heeft geen relatie met de gemeente Zundert, maar rijdt wel door het centrum van Zundert.

De ligging van Zundert op een kruispunt van regionale wegen, de importantie die de provincie in haar beleid geeft aan de N638 en het aanzienlijk aandeel regionaal gebonden (vracht)verkeer dat nu door de kern van Zundert rijdt, geeft de regionale noodzaak daarvoor aan. De rijkswegen A16 en A58 vormen voor dit regionaal gebonden verkeer geen alternatief. Daarbij wordt met regionaal gebonden verkeer het verkeer bedoeld dat tussen de kernen en gemeenten rijdt (o.a. Rucphen, Zundert, Rijsbergen en Wuustwezel in België) en het ontsluiten van deze kernen naar het hoofd- cq. rijkswegennet.

Ad d.

Uit de berekeningen van het verkeersmodel is gebleken dat er wel degelijk doorgaand verkeer in Zundert aanwezig is, zowel op de noord-zuid als de oost-west verbindingen. Met name doorgaand verkeer heeft een regionale functie. Het doel van de randweg is dan ook om zowel een oplossing te bieden voor het lokale verkeer, maar tevens een geschikte verbinding te realiseren voor het regionale verkeer. De randweg aan de noordwestzijde voldoet het beste aan het oplossen van beide doelstellingen.

Ad e.

In het MER zijn, voordat een noordwestelijke randweg verder is uitgewerkt, diverse zoekgebieden voor de randweg met elkaar vergeleken en afgewogen. Uit deze afweging is gebleken dat de noordwestelijke randweg het meest bijdraagt aan het oplossen van de problematiek in de kern Zundert. Naast de realisatie van de Randweg zijn

er plannen om het beekdal van de Kleine Beek natuurvriendelijker in te richten in het kader van de ontwikkeling van de ecologische verbindingszone. Deze plannen zullen naar verwachting nog dit jaar nader worden vormgegeven. Uitgangspunt hierbij is dat het gebied naast een natuurlijkere inrichting ook beter beleefbaar wordt voor o.a. recreanten en omwonenden. De aanpassing aan de Kleine Beek is in goed overleg met het Waterschap besproken en het Waterschap heeft de aanpassing aan de Kleine Beek ook geaccordeerd.

Ad f.

De inpassing van de randweg wordt niet geleid door financiële argumenten. In het MER is aangegeven dat alternatief 2 als meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) kan worden aangemerkt. De reden om toch voor alternatief 1 te kiezen is echter niet van financiële aard, maar dit alternatief is gekozen vanwege het probleemoplossend vermogen voor de kern van Zundert. De inpassing van de randweg langs de Kleine Beek zal zeer zorgvuldig gebeuren en de natuurlijke kwaliteit van de Kleine Beek zelfs verbeteren ten opzichte van de huidige situatie zodra langs de Kleine Beek de Ecologische Verbindingszone ook daadwerkelijk gerealiseerd zal worden. Het voornemen bestaat om de realisatie van de Randweg te combineren met de aanleg van de EVZ langs de Kleine Beek.

Ad g.

De hoogst berekende concentratie stikstofdioxide bedraagt $24,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2012. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide bedraagt in 2012 $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en vanaf 2015 $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor wat betreft fijn stof bedraagt de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie $25,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (exclusief zeezoutcorrectie). De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast wordt de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde (35 dagen) overschreden bij een jaargemiddelde concentratie hoger dan $32,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn er geen overschrijdingen van de wettelijke normen.

Ad h.

De drie genoemde studies hebben alle drie een verschillende scope. De planstudie naar het duurzaam veilig inrichten van het tracé van de N638 is met name een verkeerstechnische studie naar de mogelijke verbetering van de verkeersveiligheid op een bestaande weg. Voor de Randweg, in de toekomst onderdeel van deze weg N638, is een aparte MER-studie verricht omdat het hier gaat om nieuwe infrastructuur waarbij zowel provincie als gemeente een belang hebben en waarvoor de benodigde financiële middelen ook door beide partijen beschikbaar zullen worden gesteld. Hierdoor wordt de verkeersproblematiek in het centrum van Zundert grotendeels opgelost. De studie naar de ontsluiting van Zundert Zuid betreft het zoeken van een oplossing voor het resterende en ook 'lokale' verkeersprobleem dat blijft bestaan op de Prinsenstraat en de Wernhoutseweg.

Ad i.

Tijdens de veldonderzoeken zijn inderdaad libellen aangetroffen. Het betroffen echter soorten die niet zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet. Tijdens de veldonderzoeken zijn geen beschermde vlinders waargenomen. Waarnemingen van niet-beschermde vlinders zijn niet gemeld in de natuurtoets, wat de indruk kan wekken dat niet naar de aanwezigheid van vlinders is gekeken. Van de onderzoeker is bekend dat hij oog heeft voor alle soortgroepen in het gebied. Het niet vermelden van waarnemingen van dagvlinders kan hooguit worden beschouwd als een onvolkomenheid in de rapportage, en niet als een 'niet op deskundige wijze uitgevoerd onderzoek'.

Wat betreft de onderzoeksperiode voor de Steenuil was het tijdstip van de eerste veldbezoeken (juli, september, oktober 2009) inderdaad niet optimaal. In het voorjaar van 2010 (15, 21 april en 11 mei) heeft echter een aanvullend steenuilonderzoek plaatsgevonden in het broedseizoen van de steenuil. Het onderzoek heeft aangetoond dat het zoekgebied voor de randweg Zundert niet of incidenteel gebruikt wordt door steenuilen. De soort is waargenomen in de nabijheid van het toekomstige tracé van de randweg, maar heeft hier geen verblijfplaats. Het leef- en foerageergebied is met name gelegen rond de beek, de voetbalvelden en de bomen langs de akkers. Bij de aanleg van de randweg Zundert gaan geen verblijfplaatsen verloren en wordt geen actueel leefgebied verstoord of doorsneden.

Ad j.

Zie beantwoording onder 2.1 en 2.2

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.22 J. Huijbregts. Akkermolenweg 4, 4881 BL Zundert.

Er wordt met twee maten gemeten ten aanzien van de aantasting van de Beekdalen. Het Beekdal van de Kleine Beek is nu nog niet verrommeld, maar zal door de Randweg worden aangetast. Bij de Aa of Weerijds wordt een industrieterrein gerealiseerd en ook hier is dat blijkbaar geen probleem. Uitgangspunt zou juist moeten zijn om de beekdalen te sparen.

Gemeentelijke reactie

Verrommeling van het beekdal van de Kleine Beek is een moeilijk te meten effect. De keuze voor een noordwestelijke randweg is tot stand gekomen op basis van het onderzoek naar verschillende zoekgebieden dat is beschreven in het MER. Een noordwestelijke randweg draagt het meest bij aan het oplossen van de problematiek in de kern Zundert. Landschappelijke inpassing van de Randweg zal voorkómen dat sprake wordt van verrommeling.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.23 Stichting Achmea Rechtsbijstand, namens J.P.J.M. Nelemans (Kappellekestraat 12, 4881 BK Zundert). Postbus 10100, 5000 JC Tilburg.

- a. Vrees voor extra verkeersdruk als gevolg van de randweg. Momenteel rijdt er veel verkeer over de Kappellekestraat. Na realisatie van de randweg rijdt het verkeer ook aan de achterzijde van de woning over de randweg, waardoor er verkeersdruk aan weerszijden van de woning is, met alle negatieve gevolgen van dien, zoals geluidsoverlast, lichtinval en afname van de luchtkwaliteit.
- b. Volgens de cliënt worden er woningen gerealiseerd tussen zijn woning en de nieuwe randweg. Dit is niet wenselijk en is dit überhaupt wel mogelijk met de nabijgelegen randweg.
- c. De geluidsberekeningen zijn volgens de cliënt onjuist. De woning heeft volgens de berekeningen een lage belasting, ondanks de twee nabijgelegen wegen en twee rotondes.
- d. Waardevermindering van de woningen als gevolg van de nabijgelegen randweg, als gevolg hiervan zal cliënt een planschadeclaim indienen.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Als gevolg van de randweg zal het gebruik van veel wegen in Zundert wijzigen. De randweg vorm een goede ontsluiting voor het verkeer van en naar Klein-Zundert. Het verkeer dat momenteel via de Willem Passtoorsstraat en Kappellekestraat richting Klein-Zundert rijdt, zal in de toekomst voornamelijk gebruik maken van de randweg. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de Kappellekestraat af. De randweg heeft wel een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met de daaraan gekoppelde milieueffecten. Deze effecten zijn beschreven in het MER en bijbehorende onderzoeken.

Ad b.

Onduidelijk is welke nieuwe woningen worden bedoeld. Wanneer het gaat om het project 'De Schakel' is het een project dat al enige tijd loopt. In die periode was al sprake van een randweg, maar het tracé was nog niet bekend en is hier ook geen rekening mee gehouden. Echter woningen zijn zelfs nu nog mogelijk omdat er nog niet getoetst hoeft te worden aan de randweg, aangezien het hier gaat om een voorontwerpbestemmingsplan en de procedure nog niet formeel is gestart. Dat is pas vanaf het ontwerpbestemmingsplan.

Ad c.

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de geldende regels. De woning Kappellekestraat 12 is ook meegenomen in het onderzoek. Uit de berekeningen blijkt dat, ook na maatregelen van de nieuwe Randweg en de bijkomende aansluitingen, de geluidbelasting bij de woning onder de grenswaarde van 48 dB ligt. Verdere maatregelen zijn volgens de regelgeving niet aan de orde.

Ad d.

Zie beantwoording onder 2.6

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

24. R. Schild. Luitertweg 8 Klein Zundert, namens 31 inwoners, zowel uit Zundert als Klein-Zundert. Reactie overeenkomstig aan inspraakreactie 21.

Conform inspraakreactie onder 3.21.

Gemeentelijke reactie

Zie beantwoording onder 3.21.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.25 C. Christianen. Klein-Zundertseweg 1^e, 4881 BG Zundert.

Het fietspad vanaf de fiets-/voetgangersbrug richting het JeeKaaCee loopt langs de woning. Is het mogelijk de bestaande bomen langs het perceel te rooien en het fietspad hier in een mooie groenstrook te realiseren. Eventueel kunnen nieuwe bomen worden geplant, maar dan verder weg van het perceel in verband met wortelopdruk van de huidige bomen.

Gemeentelijke reactie

De nut en noodzaak voor de kap van de bomen is niet of onvoldoende aangetoond. Vooralsnog zijn er geen plannen om deze bomen te kappen. In het ontwerpbestemmingsplan is de ligging van het fietspad wel enigszins gewijzigd om de bomen niet te hoeven kappen.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt wel tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.26 P. van Boxtel en L. Van de Reijt. Steenovenakker 7, 4882 BP Klein-Zundert.

- a. De leefbaarheidsproblematiek van de Molenstraat wordt te eenvoudig verplaatst naar de omliggende straten, waardoor tevens meer sluipverkeer zal ontstaan.
- b. De natuurlijke, landschappelijk en cultuurhistorische waarden zijn te veel ondergeschikt aan de komst van de Randweg. De inbreuk op de flora en fauna is hierdoor veel te ingrijpend.
- c. De kernen Zundert en Klein-Zundert worden volledig van elkaar afgesneden.
- d. Door de komst van de Randweg moeten de vele schoolgaande kinderen en ouderen de drukke weg kruisen, wat zorgt voor verkeersonveilige situaties. De fiets-/voetgangersbrug is geen geschikt alternatief als deze niet ook sociaal veilig wordt ingericht en goed berijdbaar is voor kinderen en ouderen.
- e. Waarom wordt de snelheid op de randweg niet 60km/h, terwijl dit op veel wegen in het buitengebied de afgelopen jaren juist wel is ingevoerd.
- f. De randweg is bedoeld voor de afwikkeling van veel verkeer, maar er zullen veel meer voertuigen gebruik gaan maken van bestaande wegen en hiermee sluiproutes creëren.
- g. Vervoer van gevaarlijke stoffen gaat na realisatie van de randweg door een natuurgebied en langs de woonwijken.
- h. De locatie van de natuurcompensatie is volkomen onlogisch omdat de omwonenden hier geen profijt van zullen hebben.
- i. De verbetering van de regionale verbinding is onlogisch omdat er richting Rucphen en België ook een onveilig (smal) wegprofiel aanwezig is.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Als gevolg van de aanleg van de randweg zullen de verkeersstromen in met name de kern Zundert wijzigen. Verkeer dat geen bestemming in het centrum heeft, zal gebruik maken van de daarvoor bedoelde randweg. Hiermee wordt sluipverkeer juist voorkomen. Voor de kern Klein-Zundert zal de bereikbaarheid worden gewaarborgd vanwege de geprojecteerde rotonde Kapellekestraat. Sluipverkeer door Klein-Zundert als gevolg van de randweg is niet te verwachten.

Ad b.

Zie beantwoording onder 2.6

De keuze van het voorkeustracé is gebaseerd op een integrale weging van factoren en afweging van milieueffecten. In de MER wordt niet ontkend dat sprake is van aantasting van natuurlijke, landschappelijk en cultuurhistorische waarden, en inbreuk op flora en fauna. In de integrale afweging, binnen de beschikbare ruimte in het zoekgebied van de randweg, wegen deze effecten echter niet op tegen de oplossing van leefbaarheidsproblemen in de kern Zundert. De resterende aantasting van natuurwaarden wordt gecompenseerd volgens de geldende regels van de Beleidsregel natuurcompensatie van de Provincie.

Ad c.

Zie beantwoording onder 2.1 en 2.2.

Ad d.

Zie beantwoording onder 2.2.

Ad e.

De Randweg gaat onderdeel uitmaken van het provinciaal wegennet. De functie van de weg is gebiedsontsluitingsweg

en hiervoor geldt een snelheidsregime van 50km/h (binnen bebouwde kom) of 80km/h (buiten bebouwde kom).

Alleen op wegen met een andere functie kan een snelheid van 60km/h worden ingesteld omdat deze een minder belangrijke functie hebben om verkeer te kunnen afwikkelen. Op de Meirseweg en Rucphenseweg zijn slechts delen aangeduid als 60km/h, in verband met de scherpe bochten. In het kader van herinrichting van de N638 (Rucphenseweg / Meirseweg) wordt bekeken hoe inrichting van de volledige verbinding er uit komt te zien.

Ad f.

Als gevolg van de aanleg van de randweg zullen de verkeersstromen in met name de kern Zundert wijzigen. Verkeer dat geen bestemming in het centrum heeft, zal gebruik maken van de daarvoor bedoelde randweg. Hiermee wordt sluipverkeer juist voorkomen. Sluipverkeer door Klein-Zundert als gevolg van de randweg is niet te verwachten omdat de verbinding via de randweg de meest directe en snelste route betreft. Wel is het zo dat er door de aanleg van de randweg de verkeersstructuur verandert en dat bepaalde wegen daardoor drukker worden.

Ad g.

De randweg is bij uitstek geschikt voor transport voor vrachtverkeer, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door de tracé keuze randweg gaat het verkeer niet meer door de drukke dorpskern van Zundert, maar langs de randen van de twee dorpskernen van respectievelijk Zundert en Klein-Zundert. Voor de schade aan het natuurgebied wordt een natuurcompensatie aan een groter bestaand natuurgebied gerealiseerd, terwijl een deel van het aanwezige natuurgebied, ondanks deze compensatie, ter plaatse in stand wordt gehouden.

Ad h.

In eerste instantie is gepoogd de noodzakelijke natuurcompensatie binnen of in de directe omgeving van het plangebied uit te voeren. Dit bleek niet mogelijk omdat met name de geluidbelasting (>48 dB) zich daar tegen verzet. Het plangebied zelf zal echter wel binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting krijgen wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbindingzone.

Ad i.

Zundert ligt op een kruising van regionale/provinciale wegen. De Provincie Noord-Brabant heeft de N638 Rucphenseweg aangewezen als weg met een gebiedsontsluitende functie binnen het Regionaal Verbindend Net. De N638 betreft hierbij een verbinding van de A58 (via de Meirseweg) naar de E19 in België. De prioriteit ligt hierbij nadrukkelijker bij de ontsluitende functie (het ontsluiten van het gebied van/naar de autosnelwegen) dan bij het verbinden van de autosnelwegen (verkeer tussen beide autosnelwegen). De aanduiding van de N638 als gebiedsontsluitende regionale verbinding komt voort uit verschillende kaders (het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Brabant, 2006, de Duurzaam Veilig categorisering, de studie West van de A16, de studie OWN+ en Beter Bereikbaar Brabant). Hierbij is onder andere gesteld:

- het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet dienen samen te zorgen voor een robuust en betrouwbaar wegennet, wat ook tot alternatieve routes bij calamiteiten moet leiden;
- de N638 is de enige bestaande redelijk directe verbinding tussen de A16/E19 en de A58 met aansluitingen op de autosnelwegen;
- de N638 is voor de bereikbaarheid van de regio een onmisbaar onderdeel van het beschikbare wegennet.

In het MER is deze regionale importantie ook aangetoond. Circa 15% van het verkeer op de Molenstraat is regionaal/provinciaal gebonden verkeer (doorgaand) en heeft geen herkomst of bestemming in de gemeente

Zundert. Circa 50% van het verkeer heeft een herkomst of bestemming in de gemeente (extern). De overige 35% is verkeer dat binnen de gemeente rijdt. Bij het vrachtverkeer is 35% op de Molenstraat regionaal gebonden verkeer, zonder herkomst of bestemming in de gemeente. Het grootste deel (circa 58%) van het vrachtverkeer heeft een herkomst of bestemming binnen de gemeente. Geconcludeerd wordt dat een aanzienlijk deel van het verkeer regionaal gebonden is. Zeker het vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming binnen de gemeente is groot. Circa een derde van het vrachtverkeer heeft geen relatie met de gemeente Zundert, maar rijdt wel door het centrum van Zundert.

De ligging van Zundert op een kruispunt van regionale wegen, de importantie die de provincie in haar beleid geeft aan de N638 en het aanzienlijk aandeel regionaal gebonden (vracht)verkeer dat nu door de kern van Zundert rijdt, geeft de regionale noodzaak daarvoor aan. De rijkswegen A16 en A58 vormen voor dit regionaal gebonden verkeer geen alternatief. Daarbij wordt met regionaal gebonden verkeer het verkeer bedoeld dat tussen de kernen en gemeenten rijdt (o.a. Rucphen, Zundert, Rijsbergen en Wuustwezel in België) en het ontsluiten van deze kernen naar het hoofd- cq. rijkswegennet.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.27 Stichting Werkgroep Eikenlaan. P/A Eikenlaan 23, 4881 AH Zundert.

- a. In het MER wordt gesproken over de Eikenlaan als één geheel. In het GVVP is dit echter opgenomen in twee verschillende onderdelen.
- b. Er wordt in het MER over diverse percentages verkeer en doorgaand verkeer gesproken. Er wordt niet aangegeven waar deze getallen op zijn gebaseerd en een onderbouwing hiervan zou wenselijk zijn.
- c. Er is gebruik gemaakt van een verkeersmodel, maar daarbij is niet aangegeven op welke wijze de matrices uit dit model zijn afgeleid uit daadwerkelijke tellingen. Ook is het verkeersmodel niet gekalibreerd door een onafhankelijke instantie. De onderbouwing van de cijfers uit het verkeersmodel moeten voor de burgers op een begrijpelijke wijze worden onderbouwd.
- d. Uit het verkeersmodel blijkt dat de snelheid invloed heeft op het gebruik van een weg. Voor de Eikenlaan geldt een categorisering als 30km/h, maar is de weg niet als zodanig ingericht. De Eikenlaan dient zodanig heringericht te worden dat deze snelheid door minimaal 85% van de automobilisten niet wordt overschreden.
- e. Door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Molenstraat en het realiseren van de randweg neemt de verkeersdruk op diverse wegen in Zundert toe. Hiervoor zouden passende maatregelen genomen dienen te worden. Daarnaast gaat deze ontwikkeling in tegen de uitspraak van de gemeenteraad dat de omliggende wegen geen extra verkeershinder mogen ondervinden als gevolg van verkeersmaatregelen in de Molenstraat.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Constatering van inspreker is correct, echter voor het MER en de daarin opgenomen consequenties en milieueffecten is deze wijziging van functiebenaming van de Eikenlaan niet relevant.

Ad b.

De verkeerscijfers zijn afkomstig uit een verkeersmodel. In bijlage 2 van het MER is een toelichting op dit verkeersmodel bijgevoegd.

Ad c.

De verkeerscijfers zijn afkomstig uit een regionaal verkeersmodel. In bijlage 2 van het MER is een toelichting op dit verkeersmodel bijgevoegd. DHV die dit verkeersmodel heeft ontwikkeld en Goudappel Coffeng die dit verkeersmodel projectspecifiek heeft gemaakt zijn onafhankelijke adviesorganisaties. De resultaten uit het verkeersmodel zijn zo goed als mogelijk voor iedereen begrijpelijk gepresenteerd en in het MER nader toegelicht.

Ad d.

Het herinrichten van de Eikenlaan maakt geen onderdeel uit van het MER. In het GVVP is een categorisering van de wegen in Zundert opgenomen en in het kader van dit GVVP zijn projecten benoemd die de komende jaren uitgevoerd dienen te worden (activiteitenlijst hoofdstuk 6). Het bedoelde deel van de Eikenlaan maakt hier geen onderdeel van uit.

Ad e.

Het instellen van éénrichtingsverkeer is een maatregel die voortvloeit uit de Centrumvisie, die tevens is vastgesteld door de gemeenteraad. Als gevolg van de voorgestelde verkeerscirculatie uit de Centrumvisie, die tevens is opgenomen in het vastgestelde GVVP, zullen verkeersstromen in Zundert wijzigen. Om overlast in omliggende straten zo veel als mogelijk te voorkomen wordt juist een randweg aangelegd.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.28 L. Goorden. Egelantier 11, 4881 HE Zundert (tevens namens vier andere insprekers).

- a. De gehanteerde rekenmethode voor de geluidbelasting is onjuist omdat hier de invloed van onder andere motoren niet in is meegenomen.
- b. De randweg tast het beekdal van de Kleine Beek te veel aan. Dit is niet wenselijk. Een voorbeeld zou genomen kunnen worden aan de inrichting van de Mark, waar prachtige fietspaden langs zijn gerealiseerd.
- c. De randweg heeft veel nadelige gevolgen voor de Prinsenstraat. Volgens de wethouder is dit van tijdelijke aard, alleen geven de studies nog totaal geen zekerheid van deze tijdelijkheid omdat er nog geen onomkeerbare besluiten zijn genomen.
- d. In het MER is onvoldoende aandacht besteed aan de nadelige milieueffecten voor de omliggende straten, waaronder de Prinsenstaat.
- e. Het verkeer van en naar zuidelijke richting dient gebruik te maken van de Prinsenstraat, wat hier tot overlast leidt. Ook hiervoor zou een geschikt alternatief moeten komen, want de huidige route over de Prinsenstraat / Wernhoutseweg en door de Berk zijn hiervoor niet geschikt. Hiermee wordt geen goede ontsluiting van de bedrijventerreinen geboden.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens de geldende regels. De verkeerscijfers uit het verkeersonderzoek zijn gebruikt. Blijkbaar is het percentage van motoren (jaargemiddeld beschouwd) van dien aard dat geen relevante intensiteit aan motoren is te prognosticeren die een bijdrage in de geluidproductie zal geven.

Ad b.

Iedere ontwikkeling, zo ook de ontwikkeling van de randweg, heeft een invloed op de ter plaatse aanwezige waarden. Ten aanzien van de ecologische waarden is uitvoerig onderzoek verricht. Gebleken is dat met de ontwikkeling van de randweg de ecologische waarden negatief beïnvloed wordt. Hiervoor is een zeer ruim compensatieplan opgesteld dat de aantasting van de ecologische waarden compenseert.

Ook de landschappelijk waarden zal in meer of mindere maten worden aangetast. De belangenafweging heeft uitgewezen dat deze aantasting niet opweegt tegen het oplossend vermogen (verkeerskundig/milieukundig) van de randweg. Dit mede gelet op het feit dat er bij iedere tracévariant sprake is van landschappelijke aantasting en dat het huidige plangebied (beekdal Kleine Beek) binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting zal krijgen, wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbingszone. Hiervoor is in onderhavig bestemmingsplan een natuurbestemming opgenomen.

Ad c.

Met de verkennende studie Ontsluiting Zundert Zuid is getracht om de resterende verkeers- en leefbaarheidsproblematiek (m.n. op de Prinsenstraat en zuidelijk deel Molenstraat) op te lossen. In de verkennende studie zijn diverse varianten onderzocht op diverse aspecten voor zowel een zuidwestelijke als een zuidoostelijke variant. De raadscommissie heeft naar aanleiding van deze verkennende studie gevraagd om aanvullend en diepgaander onderzoek. Bij behandeling van de Kadernota zal worden bepaald of er aanvullend budget zal worden gereserveerd voor een vervolgonderzoek voor de ontsluiting van Zundert Zuid.

Ad d.

In het MER is onderzocht en onderkend dat als gevolg van de noordwestelijke randweg niet de volledige verkeersproblematiek in Zundert wordt opgelost. Een deel van de problematiek, met name aan de zuidzijde van Zundert, blijft bestaan. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat en Molenstraat/Wernhoutseweg. Hiervoor is de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid verricht. Uit deze studie is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het

meest optimaal is. De raadscommissie heeft echter geadviseerd om aanvullend onderzoek te doen. Bij vaststelling van de Kadernota zal de gemeenteraad hierover een besluit nemen of hier een aanvullend onderzoek voor dient te worden uitgevoerd.

Ad e.

Zie beantwoording onder 28c.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.29 Staatsbosbeheer Regio Zuid. Postbus 330, 5000 AH Tilburg.

De randweg doorkruist de Assortimentstuin, welke een natuurgebied van Staatsbosbeheer is. Daarnaast doorkruist de weg de EHS van de Kleine Beek en tast de randweg diverse flora en fauna aan. De 'nee, tenzij'-afweging heeft onvoldoende plaatsgevonden en Staatsbosbeheer is nog geen enkele maal betrokken in de planvorming. Dit is wel wenselijk, ook voor het vervolgproces.

Gemeentelijke reactie

Het voorkeursroute voor de Randweg doorkruist inderdaad de assortimentstuin en deels ook de EHS. Om die reden is ook naar andere mogelijke alternatieven gezocht en is er ook een ander alternatief uitgewerkt met een traceliggings die zoveel als mogelijk de EHS niet zou doorsnijden (alternatief 2). Ook bij dit alternatief kan niet worden voorkomen dat de EHS wordt aangetast c.q. verstoord. Dit alternatief is ook aangewezen als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) maar vanwege het oplossend vermogen voor het centrum van Zundert is als Voorkeursalternatief (VKA) toch gekozen voor het alternatief waarvoor nu de bestemmingsplan procedure is opgestart en waar Staatsbosbeheer op doelt. Staatsbosbeheer is eigenaar van een deel van de gronden ter plaatse van de assortimentstuin en zal vanwege deze eigendomspositie, maar ook vanuit de rol als natuurbeherende organisatie van een deel van de EHS ter plaatse, zeker worden betrokken in de verdere planuitwerking van de EVZ van de Kleine Beek samen met het Waterschap.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.30 A.G.M. Oostvogels. Kapellekestraat 15, 4881 BJ Zundert (tevens namens vier andere sprekers).

- a. De problemen die nu in de Molenstraat aanwezig zijn, worden allemaal verplaatst naar de Kapellekestraat en de Klein Zundertseweg.
- b. De woningen in de omgeving van de randweg zullen zeker hinder gaan ondervinden van geluidsoverlast. Door de randweg volledig 50km/h te maken wordt deze overlast minder groot en het plaatsen van een geluidscherm is noodzakelijk om de overlast verder te beperken.
- c. De luchtkwaliteit zal zeker verslechteren als gevolg van het vrachtverkeer en agrarisch verkeer. De verrichte onderzoeken zijn hiervoor ontoereikend uitgevoerd.
- d. In het ontwerp is onvoldoende rekening gehouden met afvoer van hemelwater e.d. waardoor woningen aan de Kapellekestraat en de Klein-Zundertseweg overlast krijgen van water.
- e. Het groot openbaar belang van de randweg wordt alleen gespiegeld aan de Molenstraat. Veel andere straten in Zundert en Klein-Zundert worden straks geconfronteerd met de overlast die nu in de Molenstraat aanwezig is. De belangenafweging is hiermee niet volledig.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Als gevolg van de randweg zal het gebruik van veel wegen in Zundert wijzigen. De randweg vormt een goede ontsluiting voor het verkeer van en naar Klein-Zundert. Het verkeer dat momenteel via de Willem Passtoorsstraat en Kapellekestraat richting Klein-Zundert rijdt, zal in de toekomst voornamelijk gebruik maken van de randweg. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de Kapellekestraat af. De Klein-Zundertseweg wordt een doodlopende weg, waardoor hier geen verkeersoverlast aanwezig zal zijn. De randweg heeft wel een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met de daaraan gekoppelde milieueffecten. Deze effecten zijn beschreven in het MER en bijbehorende onderzoeken.

Ad b.

Hierbij wordt opgemerkt dat door het invoeren van een snelheid van 50 km/u over de gehele Randweg de geluidemissie op voorhand niet zal afnemen. Bij deze snelheid is namelijk het motorgeluid overheersend ten opzichte van het bandengeluid (het contactgeluid tussen band en wegdek). Bij een snelheid van 80 km/u krijgt het bandengeluid meer de overhand. Door juist het toepassen van een stil wegdek zal voornamelijk het bandengeluid worden gereduceerd.

Ad c.

Als gevolg van de veranderende verkeerstromen verbetert de luchtkwaliteit langs diverse wegen in Zundert. Langs de Randweg is er sprake van een verslechtering ten opzichte van de autonome situatie. In de autonome situatie ligt er namelijk geen weg maar is het gebied met name landbouwgrond. In het luchtkwaliteitonderzoek is uitgegaan van de verkeerscijfers zoals deze bepaald zijn door Goudappel Coffeng. Bij deze verkeersgegevens heeft Goudappel Coffeng ook een fractie voor zwaar vrachtverkeer bepaald. Het agrarisch verkeer heeft Goudappel Coffeng ook opgenomen in de gehanteerde voertuigcategorieën.

Ad d.

Langs nagenoeg het gehele tracé is rekening gehouden met bermsloten. Hier zal geen probleem optreden met de afwatering. Ter plaatse van de rotonde met de Kapellekestraat is geen ruimte voor inpassing van bermsloten. Bij nadere uitwerking van het wegontwerp zal er een technische oplossing voor de afwatering bij de rotonde worden uitgewerkt, bijvoorbeeld door middel van goten met kolken die aangesloten worden op de bermsloten. Voor deze oplossing is geen extra ruimte benodigd. De afwatering is daarmee gewaarborgd in het bestemmingsplan.

Ad e.

In het MER is onderzocht en onderkend dat als gevolg van de noordwestelijke randweg niet de volledige verkeersproblematiek in Zundert wordt opgelost. Een deel van de problematiek, met name aan de zuidzijde van Zundert, blijft bestaan. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat en Molenstraat/Wernhoutseweg. Hiervoor is de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid verricht. Uit deze studie is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het meest optimaal is. De raadscommissie heeft echter geadviseerd om aanvullend onderzoek te doen. Bij vaststelling van de Kadernota zal de gemeenteraad hierover een besluit nemen of hier een aanvullend onderzoek voor dient te worden uitgevoerd.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.31 J.A. Van Aert. Kapellekestraat 18, 4881 BJ Zundert.

- a. De overlast van de woning aan de Kapellekestraat zal aanzienlijk toenemen, wat de leefbaarheid zal aantasten en de privacy negatief zal beïnvloeden.
- b. Waardevermindering van de woningen als gevolg van de nabijgelegen randweg.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Voor het aspect geluid zal de woning door de Randweg zelf een geluidbelasting krijgen die - na maatregelen - slechts 1 dB boven de voorkeursgrenswaarde zal liggen, over 10 jaar. Doch vanwege het geluid van de Kapellekestraat zelf zal de geluidbelasting met ca. 3 dB afnemen. De toename aan geluidsoverlast zal naar verwachting slechts nihil dan wel zeer beperkt zijn.

Ad b.

Zie beantwoording onder 2.5.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.32 C. Machielsen. Prinsenstraat 51, 4881 VA Zundert.

- a. In de startnotitie is gesproken over een groei van verkeer op de Molenstraat van 35%, dit is in het MER bijgesteld naar 16%. Waar is deze afname op gebaseerd, want dit is nergens toegelicht. Is de randweg nog wel noodzakelijk als de groei beperkt is en het aandeel doorgaand verkeer niet hoog is.

- b. In het MER zijn de effecten (zoals lucht en geluid) voor de omliggende straten onvoldoende in beeld gebracht. Daarnaast zorgen de maatregelen uit de Centrumvisie voor een toename van verkeer in diverse overige straten, waaronder de Prinsenstraat.
- c. Er wordt getwijfeld aan de juistheid van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel. Nergens vindt een goede onderbouwing van de verkeerscijfers plaats en de genoemde percentages en getallen lijken ook niet altijd te kloppen.
- d. Er is geen duidelijke verdeling van verkeer over de wegvakken aangegeven in het MER. De aangeleverde info van Goudappel Coffeng is voor een niet deskundige niet te begrijpen.
- e. Er is geen onderzoek gedaan naar de uitplaatsing van de verkeersaantrekkende functies in het centrum, zoals de grote supermarkten.
- f. In het MER wordt nauwelijks aandacht besteed aan de afwikkeling van agrarisch verkeer. Waar dient dit verkeer in de toekomst te rijden.
- g. Ten aanzien van akoestiek wordt onvoldoende rekening gehouden met de omliggende straten van de randweg, waardoor de effecten niet goed zijn te beoordelen. Kunnen de woningen aan de Prinsenstraat, Veldstraat en Willem Passtoorsstraat ook in aanmerking voor extra geluidwering, zoals dat in het verleden op de Molenstraat ook het geval was.
- h. Het akoestisch onderzoek dat ter inzage heeft gelegen komt niet overeen met het akoestisch onderzoek dat is gebruikt voor het MER (ander model, andere gegevens, andere jaartallen etc.). Er is geen rekening gehouden met agrarisch verkeer.
- i. Omdat de verkeersdruk op de Prinsenstraat aanzienlijk zal toenemen, zal ook de noodzaak voor een alternatief voor de Prinsenstraat aangetoond zijn. Er wordt gesproken over een 'studie ontsluiting Zundert-zuid', maar hier lijkt geen voortgang in te zitten. Gelet op de lange historie van de discussie omtrent de randweg, zal een zuidelijke ontsluiting er waarschijnlijk nooit komen.
- j. Een snelheid van 80km/h zou de beste oplossing zijn. Er wordt echter gekozen voor gedeeltelijk 50km/h en agrarisch verkeer mag op de randweg rijden. Hierdoor zal de snelheid van 80km/h nooit gehaald worden.
- k. De resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek komen niet overeen met hetgeen in het MER is beschreven. Net als bij het akoestisch onderzoek zitten hier verschillen in.
- l. Voor externe veiligheid wordt uitgegaan van het jaarlijks aantal transporten met gevaarlijke stoffen. Ook hier komen de uitgangspunten van het MER niet overeen met de gegevens uit het rapport externe veiligheid.
- m. De verantwoording van het groepsrisico is in het MER niet aangetoond en de wettelijke adviseur, regionale brandweer, heeft hiervoor geen advies afgegeven. Wederom is alleen gekeken naar de randweg, en niet naar de omliggende straten.
- n. De bepaling van de personendichtheid is onjuist gehanteerd.
- o. In figuur 4.2 van het rapport externe veiligheid wordt geen inzicht gegeven in de mate van groepsrisico, terwijl hier op pagina 9 wel melding van wordt gemaakt.
- p. De Akkermolenweg wordt volgens het rapport éénrichtingsverkeer. Hierdoor worden de bedrijven en de sportvelden echter slecht bereikbaar.
- q. In het MER wordt uitgegaan van de maatregelen uit de Centrumvisie, terwijl deze nog niet door middel van een verkeersbesluit zijn ingevoerd.
- r. De EHS wordt volgens het rapport aangetast, onder andere vanwege toename geluid. Dit wordt gecompenseerd op een afgelegen locatie, terwijl er voor de omwonenden geen compensatie plaatsvindt.
- s. De gepresenteerde plannen bieden alleen een oplossing voor de Molenstraat, niet voor omliggende straten. Op basis van de beoordeling van de documenten zijn er twee opties voor de bewoners van de Prinsenstraat:
 - Voorkomen van treffen van maatregelen uit de Centrumvisie
 - Aanleg volledige westelijke randweg met maatregelen uit de centrumvisie en categoriseren van de Prinsenstraat als erftoegangsweg.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Voor de Startnotitie is gebruikt gemaakt van andere (en oudere) verkeersprognoses. Bij de startnotitie was het basisjaar 2005 en prognosejaar 2020. In het MER zijn op basis van het geactualiseerde en projectspecifieke verkeersmodel prognoses gemaakt met als basisjaar 2010 en prognosejaar 2020. De aangehaalde stijgingspercentages zijn dan ook niet met elkaar te vergelijken. Tevens is hier van een 'afname' van verkeer geen sprake. In de Startnotitie is uitgegaan van circa 9.500 mvt/etmaal in 2005 en 13.000 mvt/etmaal in 2020. In het MER is uitgegaan van circa 10.500 tot 12.000 mvt/etmaal in 2010 (afhankelijk van locatie in de Molenstraat) en 12.000 tot 13.500 mvt/etmaal.

Ad b.

In het MER is onderzocht en onderkend dat als gevolg van de noordwestelijke randweg niet de volledige verkeersproblematiek in Zundert wordt opgelost. Een deel van de problematiek, met name aan de zuidzijde van Zundert, blijft bestaan. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat en Molenstraat/Wernhoutseweg. Hiervoor is de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid verricht. Uit deze studie is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het meest optimaal is. De raadscommissie heeft echter geadviseerd om aanvullend onderzoek te doen. Bij vaststelling van de Kadernota zal de gemeenteraad hierover een besluit nemen of hier een aanvullend onderzoek voor dient te worden uitgevoerd.

Ad c.

De verkeerscijfers zijn afkomstig uit een verkeersmodel. In bijlage 2 van het MER is een toelichting op dit verkeersmodel bijgevoegd. De belangrijkste verkeerscijfers worden in het rapport onderbouwd.

Ad d.

De resultaten uit het verkeersmodel zijn zo goed mogelijk voor iedereen begrijpelijk gepresenteerd en in het MER nader toegelicht.

Ad e.

Het verkeersmodel houdt rekening met de verandering van de omvang van functies. In de planvorming van het MER is geen sprake van uitplaatsing van verkeersaantrekkende functies.

Ad f.

Ten aanzien van het agrarisch verkeer wordt voorgesteld dat dit verkeer in de toekomst niet meer door het centrum van Zundert rijdt. Het agrarisch verkeer kan en mag in de toekomst gebruik maken van de randweg, waardoor overlast in het centrum van Zundert zo veel als mogelijk wordt voorkomen.

Ad g.

Het geluidonderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de geldende regels. Alle woningen binnen het onderzoeksgebied zijn meegenomen, en zijn betrokken bij de toetsing en afwegingen. Alleen de woning Prinsenstraat 60 krijgt een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. De woningen van de andere genoemde straten zullen een geluidbelasting ondervinden van minder dan 48 dB. Deze woningen komen dan ook niet in aanmerking voor aanvullende gevelwering.

Ad h.

In het MER zijn alternatieven doorgerekend. Naar aanleiding van het MER is een voorkeursalternatief gekozen die ten behoeve van het Bestemmingsplan meer in detail is uitgewerkt. Vanwege de gekozen variant is er een verandering in de verkeerscirculatie bepaald, die uiteindelijk in de geluidberekeningen is meegenomen. Agrarisch verkeer is meegenomen in het aandeel middel- en zwaar vrachtverkeer.

Ad i.

De studie naar de ontsluiting van Zundert Zuid is nog niet afgerond omdat de raadscommissie heeft geadviseerd hiervoor een extra verdiepingsslag uit te voeren. Deze verdiepingsslag zal worden uitgevoerd zodra hiervoor middelen beschikbaar zijn gesteld door de gemeenteraad.

Ad j.

Op het eerste (noordelijke) gedeelte van de randweg geldt een snelheid van 50km/h vanwege drie kort na elkaar geprojecteerde rotondes. Hiermee wordt ook overlast voor omwonenden beperkt. Op het gedeelte van de Kapellekestraat tot aan de Rucphenseweg wordt een snelheid van 80km/h gehanteerd vanwege de lengte van dit wegvak en het feit dat op het grootste deel van het wegvak geen woningen gelegen zijn. Op het moment dat er een agrarisch voertuig gebruik maakt van de randweg zal de 80km/h niet worden gehaald, maar in de overige gevallen is dat geen probleem.

Ad k.

In het MER zijn alternatieven doorgerekend. Naar aanleiding van het MER is een voorkeursalternatief gekozen die ten behoeve van het Bestemmingsplan meer in detail is uitgewerkt. Vanwege de gekozen variant is er een verandering in de verkeerscirculatie bepaald, die uiteindelijk in de geluidberekeningen is meegenomen.

Voor wat betreft het luchtkwaliteitonderzoek komen inderdaad de cijfers uit het MER niet overeen met het onderzoek. In het MER staan nog de cijfers van het oorspronkelijke onderzoek. Naar aanleiding van nieuwe

inzichten in verkeerscijfers, nadere planuitwerking en het beschikbaar komen van CARII 9.0 is een update uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan.

Ad l.

Het verschil is terecht geconstateerd en te herleiden tot de basisinformatie. De uitgangspunten van de MER zijn afkomstig van een inventarisatie die door gemeente Zundert is uitgevoerd en de bijbehorende rapportage (080331 Rapport VGS definitief CPC). De in tabel 4.13 (blad 83) van de MER opgenomen getallen beschrijven de huidige situatie. De in het rapport externe veiligheid gehanteerde cijfers (tabel 3.2 bladzijde 6) hebben betrekking op de toekomstige, maximale situatie, en zijn afkomstig van een door de Regionale Milieudienst West-Brabant uitgevoerde berekening voor de kern Zundert (100823 RBM berekening kern Zundert_toekomst_10060039). In dit laatste rapport wordt de stofcategorie LT4 niet genoemd. Overigens merken wij op dat deze categorie binnen een risicoberekening nagenoeg geen bijdrage levert, zeker niet in deze lage aantallen.

Ad m.

De bestuurlijke verantwoording van het groepsrisico wordt voor het eerst opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Randweg Zundert. De Regionale Brandweer was niet in de gelegenheid een tijdig advies af te geven. Met de Regionale Brandweer is afgesproken om het brandweeradvies en de bestuurlijke verantwoording van het groepsrisico mee te nemen in de eerst volgende fase van het vast te stellen bestemmingsplan Randweg Zundert.

De verantwoording van het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de dorpskern van Zundert is in het kader van ontwikkelingen in de dorpskern bepaald, echter dit onderzoek staat vooralsnog los van dat van de randweg.

Ad n.

Bij de opgenomen verantwoording groepsrisico is uitgegaan van de systematiek zoals omschreven in de Handreiking verantwoording groepsrisico (VROM, 2007). Voor de bepaling van de maatgevende woondichtheid is de kilometer met de grootste woondichtheid aangehouden. Doordat het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde ligt, zie figuur 4.2, is deze benadering toereikend.

Ad o.

Figuur 4.2. van het rapport Externe veiligheid geeft zowel de oriëntatiewaarde als de fn-curve weer. De oriëntatiewaarde wordt weergegeven door de stippellijn. Omdat de stippellijn niet in de figuur is gedefinieerd, is het de inspreker wellicht niet duidelijk waarvoor deze stippellijn staat. De Fn-curve is in blauw weergegeven. Doordat de Fn-curve ver onder de oriëntatiewaarde is gelegen is er geen sprake van overschrijding van de oriëntatiewaarde. De verantwoording van het groepsrisico komt aan de orde bij het nog vast te stellen ontwerpbestemmingsplan Randweg Zundert.

Ad p.

De maatregel van de rotonde Akkermolenweg is uitgebreid besproken met de klankbordgroep. Tijdens deze bijeenkomsten is de vrees voor sluipverkeer ook geuit door de leden van de klankbordgroep. Om te voorkomen dat sluipverkeer gebruik gaat maken van de Akkermolenweg is in overleg met de klankbordgroep besloten om flankerende maatregelen te treffen op de Akkermolenweg. In dit geval is voorgesteld om op het laatste deel, bij de aansluiting Bredaseweg, eenrichtingsverkeer in te stellen, waardoor er geen sluipverkeer via de Akkermolenweg wordt verwacht. Door alleen het laatste deel van de Akkermolenweg als éénrichtingsverkeer in te stellen is de bereikbaarheid van bedrijven, woningen en sportvelden gewaarborgd.

Ad q.

De maatregelen die in het kader van de Centrumvisie zijn voorgesteld zijn vastgesteld door de gemeenteraad vastgesteld in zowel de Centrumvisie als in het GVVP. Daadwerkelijke uitvoering van deze maatregelen dient inderdaad nog door middel van verkeersbesluiten te worden bekrachtigd. Dit zal pas worden gedaan als van een daadwerkelijke herinrichting van wegen sprake is.

Ad r.

In eerste instantie is gepoogd de noodzakelijke natuurcompensatie binnen of in de directe omgeving van het plangebied uit te voeren. Dit bleek niet mogelijk omdat met name de geluidbelasting (>48 dB) zich daar tegen verzet. Het plangebied zelf zal echter wel binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting krijgen wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbindingzone.

Ad s.

Zie beantwoording onder 2.8.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.33 M.C. Daems-Backx. Prinsenstraat 52, Zundert.

Inspreker geeft een positieve reactie, maar heeft enkele kleine bezwaarpunten:

- a. Toegangsweg voor huisnummer 60 komt nagenoeg voor huisnummer 52 te liggen, waardoor de privacy wordt aangetast.
- b. Als gevolg van de randweg wordt de Prinsenstraat zwaarder belast waardoor de geluidsoverlast toeneemt en de luchtkwaliteit afneemt.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

De toegangsweg van huisnummer 60 komt nabij huisnummer 52 te liggen. De inrit licht echter aan de zijkant van het perceel. Aangezien het de ontsluiting van één woning betreft is de invloed op de privacy verwaarloosbaar.

Ad b.

In het MER is onderzocht en onderkend dat als gevolg van de noordwestelijke randweg niet de volledige verkeersproblematiek in Zundert wordt opgelost. Een deel van de problematiek, met name aan de zuidzijde van Zundert, blijft bestaan. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat en Molenstraat/Wernhoutseweg. Hiervoor is de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid verricht. Uit deze studie is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het meest optimaal is. De raadscommissie heeft echter geadviseerd om aanvullend onderzoek te doen. Bij vaststelling van de Kadernota zal de gemeenteraad hierover een besluit nemen of hier een aanvullend onderzoek voor dient te worden uitgevoerd.

Ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar beantwoording onder 2.3 en 2.4.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.34 M. Van der Wel. Oranjestraat 55, Rijsbergen.

- a. Uit de onderzoeken blijkt dat als gevolg van de randweg de hoeveelheid verkeer (ook vrachtverkeer) op de Bredaseweg zal toenemen, waardoor dit verkeer ook door de kern Rijsbergen zal rijden. Deze effecten hiervan zijn in het MER niet omschreven. De verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit in de kern zullen afnemen en de geluidsoverlast zal toenemen. Om deze redenen wordt bezwaar gemaakt tegen de komst van de randweg.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

Als gevolg van de randweg zal de hoeveelheid verkeer op delen van de Bredaseweg inderdaad enigszins toenemen. In de kern Rijsbergen is dit effect echter zeer gering (maximaal circa 100 mvt/etmaal), waardoor er nauwelijks effecten op de luchtkwaliteit of de geluidbelasting in de kern te verwachten zijn. Ook zijn er geen effecten op de verkeersveiligheid te verwachten. Het tracé door Rijsbergen is op een dusdanige wijze ingericht, dat het verkeer hier zonder problemen kan worden afgewikkeld. Er zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig en er zijn voldoende oversteeklocaties. Het profiel in Rijsbergen is bovendien veel ruimer opgezet dan in de kern Zundert, waardoor hier geen problemen worden verwacht.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

3.35 Vogel- en Natuurwerkgroep Zundert. Postbus 54, 4880 AB Zundert.

- a. In de MER is alleen gekeken naar de noordwestelijke randweg. Er is niet gekeken naar de integrale

verkeersproblematiek in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen zoals Beekzicht en het Boomteelt Business Center. Hiervoor zou een zuidelijke ontsluiting een zeer geschikt alternatief zijn.

- b. Door de randweg worden de twee kernen volledig van elkaar afgesneden.
- c. De randweg heeft te veel aantasting van de EHS, EVZ en de invloed op mens, flora en fauna is hierdoor erg groot. Daarnaast zijn in het gebied meer beschermde soorten aanwezig dan uit de rapportages is gebleken. Inspreker heeft hiervoor desgewenst gegevens beschikbaar.

Gemeentelijke reactie

Ad a.

In de MER is wel –nogmaals– gekeken naar de integrale verkeersproblematiek. Dit is gebeurd met een verfijning van het regionale verkeersmodel. Ook uit deze berekeningen volgt dat een noordwestelijke randweg nagenoeg het grootste probleemoplossend vermogen heeft voor het centrum van Zundert. Alleen een volledig westelijk tracé scoort nog beter maar dit tracé is niet nader onderzocht in het MER omdat het zuidwestelijk deel van dit tracé behoort tot de problematiek van studie Zuid naar de beste oplossing voor Zundert Zuid.

Ten aanzien van de relatie met ruimtelijke ontwikkelingen is alleen Beekzicht van toepassing. Hiervoor zou een zuidelijke ontsluiting een oplossing bieden. Voor het Boomteelt Business Center is de voorkeur uitgesproken voor een ligging nabij de E19/A16. De locatie aan de Rustenburgstraat / Weduwestraat is niet meer actueel.

Ad b.

Zie reactie 2.1 en 2.2

Ad c.

De keuze van het voorkeurstracé is gebaseerd op een integrale weging factoren en afweging van milieueffecten. In de MER wordt niet ontkend dat sprake is van aantasting van natuurlijke, landschappelijk en cultuurhistorische waarden, en inbreuk op flora en fauna. In de integrale afweging, binnen de beschikbare ruimte in het zoekgebied van de randweg, wegen deze effecten echter niet op tegen de oplossing van leefbaarheidsproblemen in de kern Zundert. De resterende aantasting van natuurwaarden wordt gecompenseerd volgens de geldende regels van de Beleidsregel natuurcompensatie van de Provincie.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan

4. Advies in het kader van vooroverleg

4.1 Waterschap Brabantse Delta. Postbus 5520, 4801 DZ Breda.

In de Waterparagraaf dient aandacht te worden geschonken aan het gebruik van milieuvriendelijke materialen, zoals wegmeubilair, om nadelige invloed op water(bodem)kwaliteit te voorkomen. Bij werkzaamheden kan op basis van de Keur een melding of vergunning noodzakelijk zijn. Het Waterschap geeft onder voorbehoud een positief wateradvies op het voorontwerpbestemmingsplan, waarbij het voorbehoud betrekking heeft op het opnemen van de Kleine Beek als beschermd gebied.

Gemeentelijke reactie

De gemaakte opmerkingen ten aanzien van het materiaalgebruik zijn in de toelichting opgenomen.

Conclusie

De gemaakte opmerkingen ten aanzien van het materiaalgebruik zijn in de toelichting opgenomen.

4.2 Provincie Noord-Brabant. Postbus 90151, 5200MC 's-Hertogenbosch

Provincie Noord-Brabant is van mening dat de randweg een groot openbaar belang dient en dat een geschikt alternatief buiten de EHS ontbreekt. Negatieve effecten worden zo veel mogelijk beperkt.

De separate bijlagen voor natuurcompensatie ontbreken bij de stukken, waardoor de noodzakelijk verantwoording ontbreekt. Provincie gaat er van uit dat deze is opgenomen in natuurcompensatieplan en adviseert ook deze stukken ter inzage te leggen. Ten aanzien van het aspect water dient inzicht te worden gegeven in de invloed op het waterbergend vermogen van het gebied als gevolg van de aanleg van de randweg. Daarnaast dient in de toelichting van het bestemmingsplan meer aandacht te zijn voor de bescherming van de EVZ's. In het bestemmingsplan dienen tevens gebruiksbepalingen te worden opgenomen, anders is het niet mogelijk om te handhaven op bestemmingen.

Provincie verzoekt gemeente om het bestemmingsplan op bovengenoemde punten aan te vullen of te wijzigen. Bovendien adviseert provincie de gemeente om over natuurcompensatie en herbegrenzing van EHS/EVZ in overleg te treden met provincie om de voortgang van het project te waarborgen.

Gemeentelijke reactie

Thema Ecologische hoofdstructuur

De gevraagde onderbouwing ten aanzien van de omvang van de natuurcompensatie is toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan op basis van het natuurcompensatieplan. Het natuurcompensatieplan, het MER en de diverse separate bijlagen worden gezamenlijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd.

De gevraagde gebiedsaanduiding 'overig - verwijderde EHS' is in overleg met de provincie niet op de verbeelding opgenomen. Wel is dit gebied in de toelichting aangewezen.

Thema Water

ad 1: De gevraagde nadere onderbouwing naar de waterbergingsopgave voor het gebied is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

ad 2: De genoemde aanduiding 'zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen' is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan bij het provinciale beleid. Conform de verordening Ruimte zijn de delen die in de verordening zijn aangewezen bestemd met een bestemming 'Water' dan wel aangeduid met de aanduiding 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' te bescherming van de gronden.

Regels

Aan de bestemming 'Natuur' is een gebruiksregel toegevoegd ter bescherming van de aangewezen gronden.

Conclusie

De reactie van de provincie Noord-Brabant heeft op diverse punten geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3 VROM-Inspectie Regio Zuid. Postbus 850 5600 AW Eindhoven

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB (Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid).

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.4 Brandweer Midden- en West-Brabant, Afdeling Pro-actie Preventie. Postbus 3208, 5003 DE Tilburg

Een verantwoording van het groepsrisico is noodzakelijk voor het bestemmen van het tracé in het buitengebied.

De brandweer adviseert het bevoegd gezag de maximale snelheid op het tracé te beperken tot 60 km/h en het tracé hierop ook te ontwerpen.

Gemeentelijke reactie

De verantwoording van het groepsrisico maakt onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

De Randweg vormt een schakel in het regionale wegennet om het betreffende gebied te ontsluiten. De Randweg krijgt daartoe een wegcategorisering en -inrichting als gebiedsontsluitingsweg. Hierbij behoort binnen de bebouwde kom een snelheid van 50 km/h en buiten de bebouwde kom 80km/h. Daarnaast is de weg ontworpen conform de uitgangspunten van het landelijk beleid Duurzaam Veilig, waardoor de verkeersveiligheid voor het verkeer is gewaarborgd.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.5 Politie Midden- en West-Brabant Regio Breda. Postbus 8050, 5004 GB Tilburg

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.6 Regiobureau Breda, T.a.v. mevrouw L. Weterings. Postbus 3400, 4800 DK Breda

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.7 Het college van burgemeester en wethouders van Breda. Postbus 90156, 4800 RH Breda

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.8 Het college van burgemeester en wethouders van Etten-Leur. Postbus 10.100, 4875 AA Etten-Leur

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.9 Het college van burgemeester en wethouders van Rucphen. Postbus 9, 4715 ZG Rucphen

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.10 Het college van burgemeester en wethouders van Roosendaal. Postbus 5000, 4700 KA Roosendaal

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.11 Het college van burgemeester en schepenen. Vrijheid 149, 2320 Hoogstraten

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.12 GHOR Midden- en West-Brabant. Postbus 3369, 4800 DJ Breda

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13 Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland, T.a.v. de heer J. Heise. Postbus 3182, 4800 DD Breda

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.14 Enexis B.V. Postbus 856, 5201 AW 's-Hertogenbosch

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.15 Rijkswaterstaat, t.a.v. Dienst Noord Brabant. Postbus 90157, 5200 MJ Den Bosch

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.16 Regionale Milieudienst West-Brabant. Postbus 16, 4700 AA Roosendaal

Er is geen reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

Gemeentelijke reactie

Geen gemeentelijke reactie noodzakelijk.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Ambtelijke wijzigingen

Het MER en voorontwerpbestemmingsplan hebben inmiddels ter inzage gelegen. Hiertegen zijn reacties ingediend, waarvan enkele leiden tot het aanpassen van het besluit. Daarnaast heeft de gemeente besloten het voorontwerpbestemmingsplan op onderdelen aan te passen. Hierna wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen.

5.1 Fietspad Mencia

Tussen de nieuwe parallelweg aan de zuidzijde van de randweg en de Akkermolenweg wordt een fietspad voorzien voor de bereikbaarheid van de school voor fietsende jeugd.

5.2 Voetpad rotonde Kapellekestraat

Bij de rotonde Kapellekestraat wordt tevens een voetpad geprojecteerd, naast het fietspad. Dit voetpad wordt aan de noordzijde van de rotonde geprojecteerd.

5.3 Keerlus Klein-Zundertseweg

Aan het einde van de Klein-Zundertseweg wordt nabij de randweg een keerlus geprojecteerd voor het keren van kleine vrachtwagens (bijvoorbeeld vuilnisauto).

5.4 Groenbestemming loods Klein-Zundertseweg

Bij de loods aan de Klein-Zundertseweg wordt de groenbestemming aangepast, zodat het gedeelte van de loods aan de Klein-Zundertseweg niet de bestemming 'Groen' heeft.

5.5 Fietspad Jeekaacee

De ligging van het fietspad wordt enigszins verplaatst om de bestaande bomen niet te hoeven kappen.

5.6 Planbegrenzing EHS

Naar aanleiding van de reactie uit het vooroverleg van de provincie Noord-Brabant wordt de planbegrenzing aangepast, met betrekking tot de EHS.