

Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Randweg Zundert'

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 12 januari t/m 22 februari 2012 voor een ieder ter inzage gelegen. Daarop zijn 26 zienswijzen binnengekomen. Een aantal zienswijzen richt zich (deels ook) tegen het voornemen om voor 14 woningen en de school Mencia Sandrode een hogere waarde vast te stellen conform de Wet Geluidhinder. Deze zienswijzen zijn in een aparte nota samengevat en beantwoord.

Hoofdstuk 2 van deze nota beschrijft de hoofdpunten van de ingediende zienswijzen en de gemeentelijke reactie hierop. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 de 26 ontvangen zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Bij het opstellen van de reactie is uitgegaan van de gehele zienswijze. In de reactie is tevens aangegeven of dit leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de zienswijzenprocedure wordt een aantal ambtelijke wijzigingen in het plan doorgevoerd, zowel als reactie op een aantal van de zienswijzen als ambtshalve wijzigingen. Deze wijzigingen worden in hoofdstuk 4 toegelicht.

2. Hoofdpunten van de zienswijzen

Van alle zienswijzen zijn meerdere reacties vergelijkbaar of hebben deze betrekking op één of meerdere thema's. In dit hoofdstuk zijn deze hoofdpunten gerubriceerd en beantwoord. In het daaropvolgende hoofdstuk 3 zijn de individuele reacties opgenomen, waarbij ook meerdere malen is verwezen naar de hierna volgende hoofdpunten.

2.1 Verbinding tussen de kernen Zundert en Klein Zundert

De geprojecteerde Randweg wordt tussen beide kernen gelegd. Momenteel is de kern Zundert vanuit Klein Zundert bereikbaar via de Kapellekestraat die vlak voor de Kleine Beek een afslag heeft naar de Klein Zundertseweg, welke weg hoofdzakelijk wordt gebruikt door langzaam verkeer. Na aanleg van de Randweg blijft de verbinding via de Kapellekestraat in tact met een afslag op de rotonde naar de Verlengde Hofdreef. De langzaam verkeerroute via de Klein Zundertseweg wordt vervangen door een fietsbrug. Op de rotonde Kapellekestraat krijgen fietsers voorrang. Het aantal verbindingen tussen beide kernen blijft derhalve hetzelfde zonder dat sprake is van omrijafstanden van enige betekenis. Daarnaast worden de verbindingen met de N263 en N638 sterk verbeterd. Zie onderstaande afbeelding.

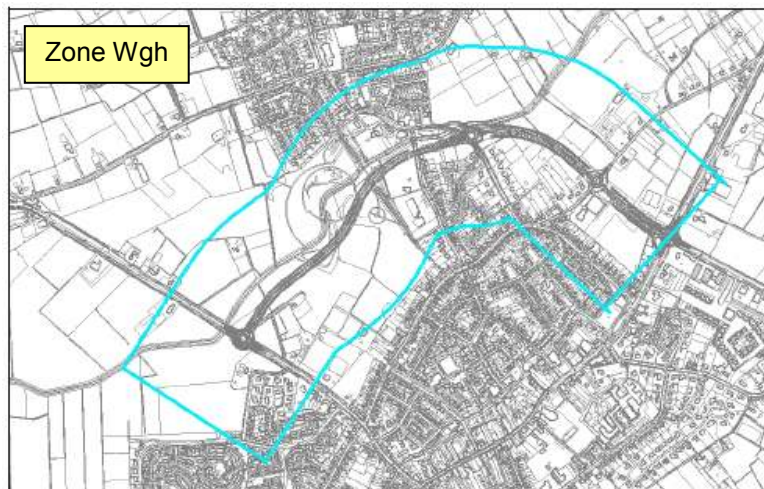


2.2 Oversteeklocaties, met name voor fietsers

Als gevolg van de aanleg van de Randweg is gekeken naar optimale structuren, onder andere voor langzaam verkeer. Dit mede op verzoek van de klankbordgroep die is ingesteld bij het selecteren en uitwerken van de mogelijke randwegalternatieven. De aansluiting Klein Zundertseweg krijgt vanwege verkeerskundige en om verkeersveiligheidsredenen geen aansluiting op de nieuwe Randweg en wordt afgesloten. De hoofdontsluiting van verkeer vindt derhalve plaats via de rotonde Kapellekestraat, waar tevens voetgangers en fietsers veilig kunnen oversteken. Een directe verbinding tussen Zundert en Klein Zundert is hiermee gewaarborgd. Om langzaam verkeer een alternatieve oversteek van de Randweg te bieden is de mogelijkheid onderzocht voor een ongelijkvloerse kruising van de Randweg. Aangezien een fietstunnel vanwege de ligging van de Kleine Beek en vanwege sociale veiligheid niet wenselijk is, is gekozen voor een voetgangers- en fietsbrug. De brug vormt een directe verbinding tussen beide kernen en ontsluit tevens het JeeKaaCee. De brug zal moeten voldoen aan de landelijke richtlijnen ten aanzien van hellingen, breedte en dergelijke, waardoor deze goed door voetgangers en fietsers kan worden gebruikt. In de technische uitwerking zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan een zo comfortabel mogelijk gebruik van de fietsbrug door met name het te overbruggen hoogteverschil zo klein mogelijk te maken.

Voor fietsverkeer vanuit Zundert richting de sportvelden aan de Akkermolenweg is bij de nieuwe rotonde Akkermolenweg de mogelijkheid om veilig over te steken. Voor fietsverkeer uit Klein Zundert is deze voorziening ook bruikbaar. 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 verhard en opgewaardeerd tot volwaardige fietsstructuur.

2.3 Geluidbelasting voor omwonenden



Uit de resultaten van het Akoestisch onderzoek "Aanleg van de Randweg Zundert en wijziging aan de Prinsenstraat/Rucphenseweg, de Kapellekestraat, de Akkermolenweg, de Bredaseweg en de Hofdreef te Zundert" (rapportnummer 0196747 d.d. 20 december 2011) blijkt, dat de geluidbelasting op de gevel van de volgende woningen door de aanleg van de Randweg niet onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB kan blijven:

Klein Zundertseweg de nummers 3, 28, 28A en 30 te Zundert; Akkermolenweg 9C te Zundert, Kapellekestraat 15 en 18 te Zundert, Kapelakker 39, 41, 43 en 45 te Zundert, Prinsenstraat 60 te Zundert, en Bredaseweg 15A en 15 B te Zundert, alsmede de school Mencia Sandrode, Akkermolenweg 2D te Zundert. De hoogste hogere waarde die voor deze adressen wordt vastgesteld bedraagt 54 dB. Dit is ruimschoots binnen de uiterste hogere waarden die op grond van de Wet geluidhinder mogen worden vastgesteld, namelijk 58 dB (buitenstedelijke situatie) respectievelijk 63 dB (binnenstedelijke situatie).

Voor alle overige omwonenden blijft de gevelbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, waarmee voor hen sowieso een goed woon- en leefklimaat behouden blijft. Daarbij moet tevens vermeld worden dat volgens de wetgeving en jurisprudentie bij het uitoefenen van een goede ruimtelijke ordening het zogenaamde stilstandsprincipe niet aan de orde is. Dat wil zeggen dat men geen beroep kan doen op het behouden van de huidige gevelbelasting, in geval de gevelbelasting na aanleg van de

Randweg onder de voorkeursgrenswaarde blijft.

2.4 Verandering luchtkwaliteit door de nieuwe Randweg

Uit de berekeningen die met een landelijk gehanteerd rekenmodel zijn uitgevoerd is gebleken dat de normen in Zundert ruimschoots onder de grenswaarden blijven. Ten aanzien van luchtkwaliteit is er in de directe nabijheid van de Randweg weliswaar, zoals indieners aangeven, sprake van een toename van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide. In

het gehele plangebied blijven de concentraties van deze stoffen met $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ echter zeer ruim onder de wettelijke norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pas als deze norm overschreden zou worden zou er sprake zijn van een situatie die schadelijk kan zijn voor de gezondheid van omwonenden.

2.5 Waardevermindering van woningen

Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende ontwerpbestemmingsplan voor omwonenden en andere belanghebbenden in de directe nabijheid van de Randweg verschillende gevolgen kan hebben. Bij het ontwerp van de weg is zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. Het staat belanghebbenden uiteraard vrij om een planschadeverzoek in te dienen. Een dergelijk verzoek zal behandeld worden conform de daarvoor geldende verordening/regelgeving.

2.6 Aantasting van natuurgebieden en Kleine Beek

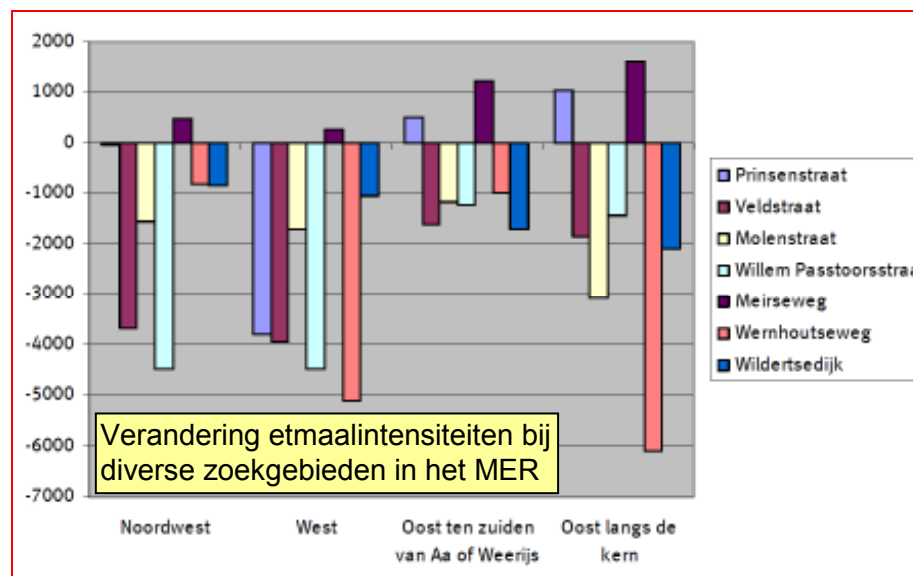
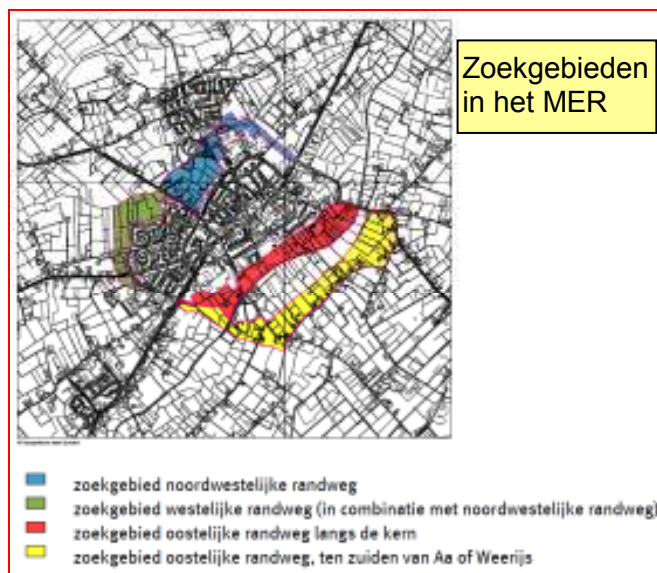
De keuze van het voorkeurs tracé voor de Randweg is gebaseerd op een integrale weging van factoren en afweging van milieueffecten. In het MER wordt niet ontkend dat sprake is van aantasting van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden en inbreuk op flora en fauna. In de integrale afweging, 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 (zie MER paragrafen 7.1, 7.2 en 7.3).

Een klein gedeelte van het plangebied maakt deel uit van de Ecologische hoofdstructuur (EHS). Volgens artikel 4.7 van de provinciale Verordening Ruimte kan de begrenzing van de EHS worden gewijzigd met toepassing van het nee-tenzij principe. Een verzoek tot herbegrenzing van de EHS, zodanig dat deze buiten het plangebied blijft, is aan de provincie gedaan. Op pagina 63 van het ontwerp-bestemmingsplan staat een uitgebreide nee-tenzij afweging, waarmee de provincie heeft ingestemd. Conform het gestelde in artikelen 4.11 en 4.12 van de Verordening Ruimte is in het kader van herbegrenzing van de EHS een natuurcompensatieplan opgesteld.

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. 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 de verkeerde zijde van Zundert geprojecteerd

In het MER zijn randwegopties zowel aan de west- als oostzijde van de kern Zundert onderzocht. De westelijke opties voldoen het beste aan de verkeerskundige doelstellingen voor de kern Zundert. Zij leiden tot de grootste afname van verkeer op de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat (na realisatie van de centrummaatregelen de wegen met de grootste problematiek). Zie figuur 2.14 uit het MER. De oostelijke varianten zorgen weliswaar voor grotere ontlasting van de Wernhoutseweg, maar deze route is door zijn brede profiel met parallelwegen minder kwetsbaar dan de route Willem Passtoorsstraat - Veldstraat. Daarnaast verbeteren de westelijke varianten de gebiedsontsluitende functie van de N638, terwijl oostelijke varianten geen regionale meerwaarde hebben. Zowel het westelijk als het oostelijk zoekgebied grenzen aan beekdalen die deel uitmaken van de EHS. Een oostelijke randweg legt echter een groter ruimtebeslag in het buitengebied. Daarmee geven de niet-verkeerskundige argumenten ook geen aanleiding voor een oostelijke variant te kiezen.



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

Een "volledige" westelijke randweg heeft als verkeerskundig voordeel boven de gekozen "halve" noordwestelijke Randweg dat de Prinsenstraat en Wernhoutseweg ontlast worden. Echter, de Wernhoutseweg heeft door zijn brede profiel met parallelwegen geen verkeersproblematiek. Uit de tabel van 2.11 blijkt dat in de Prinsenstraat (wegvak Randweg – Berkenring) en de Berkenring nabij de Prinsenstraat de verkeerstoename bij de noordwestelijke variant circa 20% bedraagt, hetgeen overeenkomt met een toename van de geluidbelasting met 0,8 dB. Hierdoor is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast blijven de etmaalintensiteiten tot minimaal 2020 binnen de bijbehorende wegategorisering van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Er ontstaat dus met de gekozen noordwestelijke variant geen knelpunt aan de zuidzijde van de kern Zundert.

2.9 Integrale afweging gekozen randwegalternatief en Centrumvisie-plus alternatief.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie m.e.r. is op pagina's 6-27 van de Aanvulling op het MER een uitgebreide integrale afweging voor het Centrumvisie-plus alternatief gemaakt. Dit alternatief verlegt de verkeersproblematiek van de Molenstraat naar de route Willem Passtoorsstraat - Veldstraat. De conclusie luidt dat zowel voor de kern Zundert als de gebiedsontsluitende functie van de N638 het Centrumvisie-plus alternatief geen meerwaarde heeft. Ofwel, de problematiek in de kern Zundert kan alleen maar robuust en toekomstvast worden opgelost door de aanleg van een nieuwe weg buiten de kern.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

2.10 Regionaal belang van de Randweg

Het regionaal belang is gelegen in de verbetering van de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de N638, te weten de ontsluiting van het gebied tussen Zundert en Rucphen. Ontegengesteld wordt de verbinding tussen de Bredaseweg en Hofdreef-Meirweg enerzijds en de N638 anderzijds, enorm verbeterd. Hetzelfde geldt ook voor de bereikbaarheid van Klein Zundert.

Secundair heeft te gelden dat met de Randweg een verbetering wordt gerealiseerd van de calamiteitenroute A58 – E19.

Het is onjuist te stellen dat met de Randweg een met de rijkswegen concurrerende verbinding tussen A58 en E19 wordt beoogd, dat is ook niet het doel van de Randweg.

2.11 Sluipverkeer als gevolg van de nieuwe Randweg

Een aantal indieners van een zienswijze hebben hun vrees uitgesproken dat door de aanleg van de Randweg sluipverkeerroutes zullen ontstaan die zullen leiden tot onaanvaardbare verkeersintensiteiten op verschillende wegen. De verschillende door hen genoemde wegen zijn allemaal weergegeven in onderstaande tabel. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Zundert 2011 – 2020, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2011 hebben deze wegen een typering gekregen. Bij elke weg hoort een maximum intensiteit waarvoor de desbetreffende weg is ontworpen, zodanig dat de verkeersveiligheid en doorstroming gewaarborgd is. Indien na realisatie van de Randweg de verkeersintensiteiten binnen de wegtypering blijven ontstaan er geen nieuwe knelpunten en blijft ter plaatse sprake van een goed woon- en leefklimaat. Overigens betekent het invoeren van de wegcategorisering uit het GVVP voor de meeste wegen binnen de bebouwde kom een verbetering van de situatie. De huidige maximum toegestane snelheid wordt immers teruggebracht van 50 km/h naar 30 km/h. Hiervoor worden te zijner tijd nog verkeersbesluiten genomen.

Zowel op de Randweg als op alle genoemde wegvakken blijven de verkeersstromen beneden de capaciteit behorend bij de desbetreffende wegcategorie.

Alle zienswijzen betreffende sluipverkeer en een onaanvaardbare toename van verkeersintensiteiten op de genoemde wegen zijn daarom ongegrond.

Straatnaam	Wegtypering GVVP na aanleg Randweg	Maximum intensiteit in mvt/etm	Intensiteit 2010	Intensiteit 2020 zonder Randweg (incl. centrummaatr.)	Intensiteit 2020 met Randweg (incl. centrummaatr.)	Overschrijding wegtypering
Akkermolenweg (tussen Randweg en Bredaseweg)	Erftoegangsweg type 2 Bubeko 60 km/h	4.000	Niet in model opgenomen	Niet in model opgenomen	400	nee
Berkenring (nabij aansluiting Prinsenstraat)	Erftoegangsweg type 1 Bibeko 30 km/h	5.000	3.500	4.000	4.900	nee
Kapelakker Klein Zundert - JeeKaaCee	Erftoegangsweg type 2 Bibeko 30 km/h	3.000	350	350	700	nee
Kapellekestraat Wegvak: café De Brug – rotonde	Erftoegangsweg type 1 Bibeko 30 km/h	5.000	3.200	2.850	4.450	nee
Kapellekestraat Wegvak: rotonde – WP-straat	Erftoegangsweg type 1 Bibeko 30 km/h	5.000	3.150	2.800	1.150	nee
Leeuwerikstraat (nabij aansluiting Wernhoutseweg)	Gebiedsontsluitingsweg Bibeko 50 km/h	10.000	3.350	2.300	1.850	nee

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Straatnaam	Wegtypering GVVP na aanleg Randweg	Maximum intensiteit in mvt/etm	Intensiteit 2010	Intensiteit 2020 zonder Randweg (incl. centrummaatr.)	Intensiteit 2020 met Randweg (incl. centrummaatr.)	Overschrijding wegtypering
Prinsenstraat Wegvak: Berkenring - Molenstraat	Gebiedsontsluitingsweg Bibeko 50 km/h	10.000	6.200	6.400	6.250	nee
Prinsenstraat Wegvak: Randweg - Berkenring	Gebiedsontsluitingsweg Bibeko 50 km/h	10.000	5.650	7.205	9.710	nee
Rustenburgerstraat	Erftoegangsweg type 1 Bubeko 60 km/h	6.000	1.150	3.600	2.700	nee
Veldstraat	Erftoegangsweg type 1 Bibeko 30 km/h	5.000	2.700	5.150	1.700	Nee
Willem Passtoorsstraat Wegvak: Kapellekestr. - Bredaseweg	Erftoegangsweg type 1 Bibeko 30 km/h	5.000	3.900	6.640	2.800	Nee
Willem Passtoorsstraat Wegvak: Kapellekestraat - Veldstraat	Erftoegangsweg type 1 Bibeko 30 km/h	5.000	2.150	3.850	1.800	Nee

2.12 Verkeersmodel

Ten behoeve van het MER Randweg Zundert is een verkeersmodel gehanteerd. Basis voor dit verkeersmodel betreft het regionale verkeersmodel van de GGA regio Breda, waarvan de gemeente Zundert onderdeel uitmaakt. Dit regionale verkeersmodel is in samenwerking tussen de 12 gemeenten in de regio opgesteld en bestuurlijk vastgesteld door gemeenten en provincie. Het regionale verkeersmodel is in basis vrij grofmazig opgezet. Ten behoeve van het MER Randweg Zundert is dit echter projectspecifiek gemaakt. Hiervoor is door Goudappel Coffeng, een gerenommeerd adviesbureau op het gebied van verkeersmodellen, een verfijning van het verkeersmodel uitgewerkt. Het wegennet is hiervoor fijnmaziger opgezet en er zijn aanvullende sociaal economische gegevens en verkeersgegevens toegevoegd om de verschillende alternatieven door te rekenen en de milieueffecten gedetailleerd in beeld te kunnen brengen. Er is dus één verkeersmodel voor alle milieuvelden – zoals luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid – gebruikt.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

3. Individuele zienswijzen

Nr.	Indiener	Adres	Postcode	Plaats	Gemachtigde	Ontvangen	Registratie	Inspraak
3.1	E.A.P. Klein	Akkermolenweg 15	4881 BL	Zundert		7-2-2012	2021	
3.2	Stg Akkermolen	p/a Turnstraat 13	4881 EM	Zundert	C. van Rossum	10-2-2012	2230	
3.3	A.J.M. van Dessel	Steenovenakker 29	4882 BP	Klein Zundert		10-2-2012	2245	3.5
3.4	P. van Boxtel	Steenovenakker 7	4882 BP	Klein Zundert		20-2-2012	2630	3.26
3.5	Stg Werkgroep Eikenlaan	p/a Eikenlaan 23	4881 AH	Zundert	P.F. Oerlemans	20-2-2012	2713	3.27
	P.F. Oerlemans	Eikenlaan 23	4881 AH	Zundert		20-2-2012	2711	3.27
3.6	M. Honebeek	Egelantier 10	4881 HG	Zundert		20-2-2012	2632	3.3, 3.13
3.7	F.P.M. Hendrickx	Aanstee 20	4882 BV	Klein Zundert		17-2-2012	2633	
3.8	A.J.J. Neele	Aanstee 5	4882 BV	Klein Zundert		20-2-2012	2634	3.11
3.9	J.A. van Aert	Kapellekestraat 18	4881 AJ	Zundert		20-2-2012	2719	3.31
3.10	A.G.H. Keijzers	Schoolpad 31	4882 BW	Klein Zundert		21-2-2012	2762	3.11
3.11	A.J. Godrie	Rucphenseweg 1	4882 KA	Zundert		21-2-2012	2767	3.9
3.12	Boomkwekerij De Bie	Postbus 90	4880 AA	Zundert		22-2-2012	2874	3.7
						22-2-2012	2880	3.7
3.13	H.G. Hover	Aanstee 15	4882 BV	Klein Zundert		21-2-2012	2765	3.19
	A.G.H. Keijzers	Schoolpad 31	4882 BW	Klein Zundert				
	253 ondertekenaars uit KZ	Burgemeester Kievitslaan 17	4882 BM	Klein Zundert		21-2-2012	2773	3.19
	10 ondertekenaars	Kapellekestraat 17	4881 BJ	Zundert		22-2-2012	2890	3.19
	Kapellekestraat							
3.14	R.A.M. Hendriks	Aanstee 28	4882 BV	Klein Zundert		22-2-2012	2878	3.19
	J.C.M. Braspenning M.J.C. Braspenning	Klein Zundertseweg 28 Klein Zundertseweg 26E	4881 BG 4881 BG	Zundert Zundert	Achmea	17-2-2012	2644	3.10
						24-2-2012	2958	3.10
					Direct	20-2-2012	2714	3.10
					Achmea	28-2-2012	3162	3.10
3.15	C.P. Kuijstermans	Kapelakker 17	4881 BT	Zundert		22-2-2012	2889	3.16
3.16	J.F.M. Oerlemans	Stuivezandseweg 30A	4882 NH	Klein Zundert		22-2-2012	2873	3.20
3.17	F.H.A.M. Luijten	Akkermolenweg 9B	4881 BL	Zundert		21-2-2012	2761	3.22
	F.H.A.M. Luijten	Akkermolenweg 9B	4881 BL	Zundert	Arag	21-2-2012	2755	3.22
	J.M. Huijbregts	Akkermolenweg 4	4881 BL	Zundert				
3.18	L. Goorden	Egelantier 11	4881 HE	Zundert		22-2-2012	2891	3.28
3.19	L.J.M. Oostvogels	p/a Leeuwerikstraat 11	4881 WZ	Zundert	Nassau Poort	21-2-2012	2757	3.30
	L.J.M. Oostvogels	p/a Leeuwerikstraat 11	4881 WZ	Zundert		22-2-2012	2787	3.30

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Nr.	Indiener	Adres	Postcode	Plaats	Gemachtigde	Ontvangen	Registratie	Inspraak
	L.J.M. Oostvogels	p/a Leeuwerikstraat 11	4881 WZ	Zundert	Nassau Poort	22-2-2012	2788	3.30
	T.C.M. Oostvogels	Oekelsbos 19	4891 SM	Rijsbergen	Nassau Poort	22-2-2012	2882	3.30
3.20	C. Machielsen	Prinsenstraat 51	4881 VA	Zundert		22-2-2012	2789	3.32
3.21	J.C.M. Daems	Prinsenstraat 52	4881 VB	Zundert		23-2-2012	2853	3.33
3.22	Vogel- en natuurwerkgroep Zundert	Postbus 54	4880 AB	Zundert	A.M.C. Mutsters	22-2-2012	2785	3.35
3.23	Werkgroep Randweg Noordwest Nee!!!	Postbus 111	4880 AC	Zundert	F. Jansen	21-2-2012	2774	
3.24	16 ondertekenaars Prinsenstraat	Prinsenstraat 47	4881 VA	Zundert		22-2-2012	2797	
	4 ondertekenaars Prinsenstraat	Prinsenstraat 17	4881 VA	Zundert		22-2-2012	2847	
3.25	J. van de Wouw	Molenstraat 160	4881 GG	Zundert		22-2-2012	2777	
3.26	S. van Dongen	Kapelakker 41	4881 BT	Zundert		24-2-2012	2925	

- Nota zienswijzen 'Randweg 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.A.P. Klein, Akkermolenweg 15, 4881 BL Zundert

- a. De fietsroute tussen de Akkermolen en Klein Zundert wordt verstoord door de aanleg van de Randweg. Verzocht wordt om als alternatief de zandpaden langs de sportvelden en de Kleine Beek te verharderen.
- b. Verzocht wordt om op de rotondes fietsers voorrang te verlenen
- c. Gevreesd wordt voor sluipverkeer op de Akkermolenweg. Op de informatieavond d.d. 28 maart 2011 zijn aanvullende maatregelen toegezegd. In de stukken van het ontwerpbestemmingsplan is daarvan niets terug te vinden.
- d. Gevreesd wordt voor geluidhinder. Verzocht wordt om een groene geluidswal en stiller asfalt.
- e. Verzocht wordt om een ecologisch veldonderzoek rondom de Akkermolen om uit te sluiten dat de molenbiotoop een broedplaats is voor de kerkuil en vleermuizen.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Het zandpad langs de sportvelden zal worden verhard. Het pad langs de Kleine Beek is een schouwpad van het Waterschap dat onverhard is en zal blijven omdat het Waterschap langs de Kleine Beek een Ecologische Verbindingszone (EVZ) zal realiseren. Het zandpad tussen de Kleine Beek en de Stuivezandseweg zal (gelijktijdig met realisatie van de Randweg) wel worden verhard, zodat een veilige en 'formele' fietsroute gefaciliteerd wordt.
- Ad b. Op de rotondes Bredaseweg, Akkermolenweg en Kapellekestraat zullen fietsers voorrang hebben.
- Ad c. De aanvullende maatregel bestaat uit het instellen van éénrichtingsverkeer direct na de aansluiting van transportbedrijf Tax tot en met de aansluiting op de Bredaseweg (N263). Omdat doorgaand verkeer niet langer van de Akkermolenweg gebruik kan maken, zal sluipverkeer voorkomen worden. Dit betreft maar een kort gedeelte van de Akkermolenweg, maar hiermee wordt de overlast in verband met omrijafstanden voor aanwonenden zo veel mogelijk beperkt. Voor het éénrichtingsverkeer geldt dat het verkeer vanaf de N263 NIET de Akkermolenweg mag inrijden. Men mag de N263 vanuit de Akkermolenweg WEL oprijden.
- Ad d. Akkermolenweg 15 behoort niet tot de adressen waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Zie verder de beantwoording onder 2.3.
- Ad e. Het gebied rondom de Akkermolen is nagezocht in het natuurloket. Uit dit bureau-onderzoek zijn geen bijzonderheden voort gekomen. Middels nader veldonderzoek wordt nagegaan in hoeverre er compenserende dan wel mitigerende maatregelen nodig zijn voor vleermuizen of kerkuilen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

3.2 Stichting Akkermolen, p/a Turnstraat 13, 4881 EM Zundert

In de vrijwaringszone – molenbiotoop zijn alleen bepalingen opgenomen voor bouwwerken en niet voor beplantingen. Verzocht wordt de in de tekst van de zienswijze opgenomen bepalingen aan de planregels toe te voegen.

Gemeentelijke reactie

Het verzoek wordt ingewilligd. Een nieuwe planregel 10.1.3 wordt toegevoegd:

"10.1.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Het is verboden op de in dit artikel bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- a. het hebben of aanleggen van beplantingen die hoger wordt dan de bouwhoogte die ingevolge artikel 10.1.1 en 10.1.2 voor bouwwerken is toegestaan."

De huidige planregel 10.1.3 voor de afwijkingsbevoegdheid wordt omgenummerd tot 10.1.4 en als volgt gewijzigd:

"10.1.4 Afwijking omgevingsvergunning vrije windvang en/of zicht

Het bevoegd gezag is bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in

- 10.1.1 en 10.1.2 ten behoeve van het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mits daardoor de vrije windvang en/of het zicht niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, of indien toepassing van de in 10.1.1 bedoelde afstands- en/of hoogtematen de belangen in verband met de nieuw op te richten bebouwing onevenredig zouden schaden;
- 10.1.3 ten behoeve van het hebben of aanleggen van beplantingen, mits daardoor de vrije windvang en/of het zicht niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast. Hierover dient tevoren advies te zijn ingewonnen bij een door het college van burgemeester en wethouders aan te wijzen onafhankelijke deskundige."

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

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

- a. 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.
- b. Verzoek om planschade

Gemeentelijke reactie

Ad a. Zie beantwoording onder 2.1 en 2.2.

Ad b. Zie beantwoording onder 2.5.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

3.4 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. Onderdoorgang of ecodeuct lijkt op enkele plaatsen noodzakelijk.
- 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.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- 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. Zie verder beantwoording onder 2.11
- Ad b. Zie beantwoording onder 2.6. Er is geen noodzaak voor een onderdoorgang of ecoduct omdat er geen sprake van doorsnijding van ecologisch verbindingzones is.
- Ad c. Zie beantwoording onder 2.1.
- 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). Op de Meirseweg en Rucphenseweg zijn slechts delen aangeduid als 60km/h, in verband met de scherpe bochten in het tracé. Het ontwerp van de Randweg voldoet echter aan de ontwerpcriteria voor 50km/h en 80km/h, waardoor deze snelheden gehanteerd kunnen worden.
- Ad f. Op geen van de bestaande wegen zal een capaciteitsprobleem ontstaan. Van sluipverkeer zal door het treffen van maatregelen geen sprake zijn (inrichting van wegen en verkeersmaatregelen volgens het GVVP). Zie verder de beantwoording onder 2.11
- 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. Het vervoer van gevaarlijke stoffen valt onder het beleidsveld externe veiligheid, waarbij getoetst moet worden aan het plaatsgebonden risico (norm 10^{-6}) en groepsrisico (geen norm, doch oriëntatiewaarde). Uit de berekeningen blijkt dat de Randweg geen plaatsgebonden risico groter dan 10^{-6} zal gaan kennen. Uit de Fn-grafiek volgt dat het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde blijft. Het restrisico is daarmee ruimschoots acceptabel.
- 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. De resterende aantasting van natuurwaarden wordt om die reden elders gecompenseerd volgens de geldende regels van de Beleidsregel natuurcompensatie van de Provincie. Het plangebied zelf zal echter wel binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting krijgen wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbindingzone.
- Ad i. De route A58 – E19 behoort tot het provinciaal wegennet. Binnen de bebouwde kom betekent dit een snelheid van 50 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Op enkele locaties na in het tracé (bijvoorbeeld in bochten) is het wegprofiel hiervoor geschikt. De resterende knelpunten worden opgenomen in de provinciale programmering herinrichting bestaande infrastructuur. Uitgangspunt hierbij is dat de hele verbinding A58 – E19 als gebiedsontsluitingsweg wordt ingericht. Met het ontwerp van de Randweg Zundert is hierop geanticipeerd.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.5 Stichting Werkgroep Eikenlaan. P/A Eikenlaan 23, 4881 AH Zundert en P.F. Oerlemans, Eikenlaan 23, Eikenlaan 23, 4881 AH Zundert

- a. In de omliggende straten van de Molenstraat dienen passende verkeersmaatregelen te worden genomen om overlast van sluipverkeer te voorkomen.
- b. In de plannen van de Randweg moeten effectieve maatregelen worden genomen om sluipverkeer en gevaarlijke situaties tegen te gaan. Bovendien dienen 30km zones door de gemeente zodanig te worden ingericht dat de snelheid van 30 km/h wordt afgedwongen.
- c. In het GVVP is de Eikenlaan deels als erftoegangsweg type I en deels als type II gecategoriseerd. Dit dient tevens in het bestemmingsplan te worden opgenomen.
- d. Er is gebruik gemaakt van een verkeersmodel dat niet gekalibreerd is door een bevoegde instantie en de normen van de kalibratie zijn niet benoemd.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Het feitelijke herinrichten van wegen in Zundert maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Randweg Zundert, maar maakt onderdeel uit van het gemeentelijk verkeersbeleid. In het GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan) is een categorisering van de wegen in Zundert opgenomen en in het kader van het GVVP zijn projecten benoemd die de komende jaren uitgevoerd dienen te worden (Activiteitenlijst hoofdstuk 6). Hierbij is rekening gehouden met de aanleg van de Randweg en de maatregelen uit de Centrumvisie. Uit de tabel van 2.11 blijkt dat op een groot aantal wegvakken de maximum snelheid wordt verlaagd van 50 km/h naar 30 km/h.
- Ad b. Bij het inrichten van 30 km zones horen uiteraard snelheidsverlagende maatregelen om de gewenste snelheid onder de gebruiker af te dwingen. Hierbij geldt dat te allen tijde sprake is van maatwerk en de gebruikte maatregelen verkeersveilig en voldoende zichtbaar worden ingepast. Het beleid ten aanzien van de wegcategorisering en snelheidsverlagende maatregelen is geformuleerd in het GVVP.
- Ad c. Constatering van indiener is correct, echter voor het bestemmingsplan en de daarin opgenomen bestemmingen is deze wijziging van functiebenaming van de Eikenlaan niet relevant, omdat de feitelijke herinrichting van wegen in Zundert geen onderdeel is van het bestemmingsplan Randweg Zundert doch geregeld is in het GVVP. Het GVVP is een vastgesteld beleidsplan, waarin de functie van de wegen is geborgd.
- Ad d. Het verkeersmodel is gebaseerd (en dus gekalibreerd) op de actuele verkeerstellingen en regionale inzichten als het gaat om verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen (MER p. 15). Zie verder de toelichting verkeersmodel (MER p. 199). Er is geen wettelijke regel die verplicht tot goedkeuring van het verkeersmodel door een bevoegde instantie. Zie verder de beantwoording onder 2.12.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.6 M. Honebeek. Egelantier 10, 4881HG Zundert

- a. Randweg heeft te veel negatieve invloed op de aspecten akoestiek en luchtkwaliteit voor omwonenden van de Randweg
- b. Vrees voor sluipverkeer vanaf Randweg – Prinsenstraat richting Wernhout / Ardo

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Egelantier 10 behoort niet tot de adressen waarvoor de voorkeursgrenswaarde Wgh wordt overschreden. Zie verder de beantwoording onder 2.3. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit in Zundert na realisatie van de Randweg. Zie verder beantwoording onder 2.4.
- Ad b. Zie beantwoording onder 2.11.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.7 F.P.M. Hendrickx, Aanstee 20, 4882 BV Klein Zundert

- a. Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is niet opgenomen bij de stukken van het ontwerpbestemmingsplan
- b. De onderzoeksresultaten van de provinciale studie (oplevering mei/juni 2011) naar de mogelijkheden van de herinrichting van de N638 worden niet vermeld in het ontwerpbestemmingsplan of de bijbehorende stukken.
- c. Ook na realisatie van de Randweg volgens de noordwestelijke variant vertoont de verbinding tussen A16 en A58 nog steeds een behoorlijk aantal stukken waar geen 80 km/u mogelijk is. De Randweg dient daardoor geen regionaal belang.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- d. In het MER wordt om regionaal belang aan te tonen ten onrechte verwezen naar het kentekenonderzoek van Kragten (2005) en een Quickscan van Compositie 5 (2007).
- e. Het verkeersmodel is niet getoetst met de werkelijkheid, omdat in het MER staat dat de intensiteiten uit dit model kunnen afwijken.
- f. De percentages voor het doorgaand verkeer in het MER (42%) en de Aanvulling op het MER (15%) spreken elkaar tegen.
- g. Er ontbreekt een recent uitgevoerd kentekenonderzoek, waaruit men kan afleiden hoe de belangrijkste verkeersstromen lopen.
- h. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. staat dat nut en noodzaak van de Randweg vooral is gekoppeld aan het oplossen van de leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert en niet zozeer aan het oplossen van lokale en regionale bereikbaarheidsproblemen.
- i. De oostelijke variant is in het MER ten onrechte buiten beschouwing gelaten.
- j. Gevreesd wordt voor sluipverkeer op de route Willem Passtoorsstraat-Veldstraat en de route rotonde Kapellekestraat-Willem Passtoorsstraat-Veldstraat
- k. In het MER en ontwerp-bestemmingsplan staat letterlijk dat de noordwest variant de verkeersproblematiek niet voldoende oplost. Het toch aanleggen van deze variant getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.
- l. De bufferzone in de StructuurvisiePlus wordt niet gerespecteerd.
- m. Onbekend is in hoeverre het verkeer in de Kapellekestraat (gedeelte Klein Zundertseweg – rotonde) zal toenemen door aanleg van de Randweg en afsluiting van de Klein Zundertseweg. Twijfel bestaat of in de geluidsberekeningen met deze toename rekening is gehouden.
- n. Aangegeven wordt dat in het verkeersmodel van het MER het fietspad langs de Aanstee ten onrechte als straat voor autoverkeer is aangenomen
- o. Twijfel bestaat of in de geluidsberekeningen rekening is gehouden met het aandeel vrachtauto's.
- p. De Kapellekestraat (gedeelte fietspad Aanstee – rotonde) valt onder reconstructie ex art. 87 Wgh. Verzocht wordt om wettelijke maatregelen in dit kader.
- q. De geluidbelasting op de achtergevel van de woning Aanstee 20 neemt als gevolg van de aanleg van de Randweg met circa 9 dB toe.
- r. Verzocht maatregelen te treffen om het geluidsniveau in de achtertuin niet te laten toenemen
- s. Stiller asfalt geeft met slijtage minder geluidsreductie waardoor in de loop van de tijd een verkeerd geluidsbeeld wordt gegeven.
- t. Verzocht wordt om geluidschermen en (half) verdiepte aanleg van de Randweg.
- u. De luchtkwaliteit zal onaanvaardbaar verslechteren. Bovendien zijn de in het MER genoemde waarden berekend en niet gemeten. In de praktijk kunnen grote verschillen tussen beide waarden optreden.
- v. Gesignaleerde slordigheden in ontwerpbestemmingsplan: bomenrij bij fietspad JekaCee is onlangs gerooid. Aansluiting fietspad (parallelweg) bij rotonde Hofdreef-Bredaseweg (aan zijde parallelweg) ontbreekt.
- w. Onduidelijk is of er bomencompensatie is voor het kappen van grote bomen aan de Rucphenseweg en Klein Zundertseweg
- x. In de uitgangspunten van het rapport Externe Veiligheid is geen rekening gehouden met de grote hoeveelheid landbouwverkeer. Dit leidt tot onjuiste conclusies.
- y. Het advies van de regionale brandweer om het wegvak Kapellekestraat – Prinsenstraat 60 km/h maken is ten onrechte genegeerd.
- z. Het ecologisch veldonderzoek en archeologisch onderzoek is nog niet uitgevoerd. Het ontwerpbestemmingsplan is daarom niet compleet
- aa. De fiets-/voetgangersbrug is een moeilijk te nemen obstakel voor ouderen, gehandicapten en moeders met kinderen en ligt op een sociaal onveilige plaats.
- bb. Hoe zal in de toekomst worden omgegaan met de luchtkwaliteit bij een mogelijke vestiging van de nieuwe Brede School naast het Mencia Sandrode?
- cc. Het instellen van een snelheid van 80km/h is niet wenselijk omdat dit nadelige gevolgen heeft voor akoestiek.
- dd. Verzocht wordt om inzicht in de meerkosten voor een verdiepte aanleg
- ee. Meteorologische omstandigheden niet (correct) meegenomen in het geluidoverdrachtmodel.
- ff. Alternatieve tracé's zijn niet gedegen en objectief onderzocht, laat staan dat toekomstige ontwikkelingen hierin zijn betrokken. Dit is in strijd met de richtlijnen mer.
- gg. De Randweg dient verdiept te worden aangelegd, zodat het natuurgebied minder wordt aangetast.
- hh. Vanwege de krimp van de bevolking is er geen noodzaak voor een uitbreiding van de kern Zundert. Daarom hoeft de Randweg niet pal tegen de Kleine Beek worden gelegd.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- ii. In het MER wordt geen berekening gemaakt van de toename van het verkeer in de Kapellekestraat. Ook wordt niet gemeld wat voor gevolgen (luchtkwaliteit, trillingen, geluid) dit heeft op de aanliggende woningen aan de Kapellekestraat.

Gemeentelijke reactie

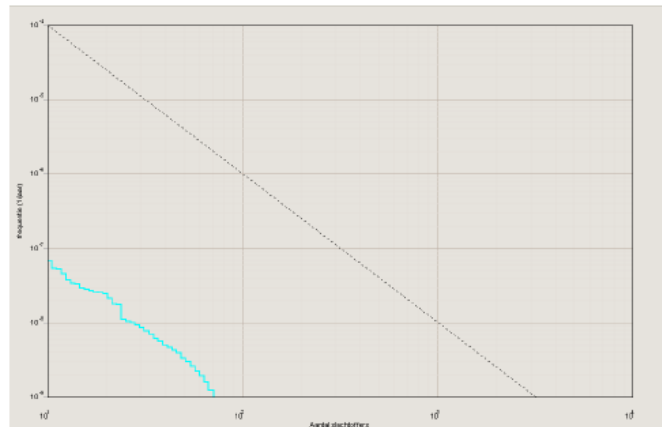
- Ad a. Uit de plantoelichting (pagina's 14 en 15) blijkt dat het toetsingsadvies van Commissie m.e.r. wel degelijk is opgenomen bij de stukken van het ontwerpbestemmingsplan.
- Ad b. De studie is intussen afgerond en aangeboden aan GS/PS voor opname in de programmering herinrichting bestaande infrastructuur. Deze studie is overigens niet relevant voor de besluitvorming betreffende de Randweg. Uitgangspunt van de studie is overigens dat de hele verbinding als gebiedsontsluitingsweg wordt ingericht, en met het ontwerp van de Randweg Zundert is hierop geanticipeerd.
- Ad c. Het regionaal belang van de Randweg is gelegen in de verbetering van de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de N638. Dat er nog punten zijn waar geen 80 km/h kan worden gereden maakt dit niet anders. Het is een misvatting te denken dat een met de rijkswegen concurrerende verbinding tussen de A16 en A58 wordt nagestreefd.
- Ad d. Zoals te lezen valt uit de Aanvulling op het MER (p. 3) komt het regionaal belang, anders dan indiener stelt, voort uit verschillende kaders:
- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Brabant 2006
 - Duurzaam Veilig categorisering
 - Studie West van de A16
 - Studie OWN+
 - Beter Bereikbaar Brabant
- Ad e. De zinsnede "de intensiteiten uit dit model kunnen afwijken" is door indiener uit zijn verband gerukt. Het volledige citaat uit het MER p. 15 luidt: *"Doordat nu gebruik is gemaakt van een verkeersmodel kunnen intensiteiten afwijken van de eerder gehanteerde en gepresenteerde intensiteiten. Omdat het verkeersmodel gebaseerd is op de actuele verkeerstellingen en gegevens over verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen, zowel op lokaal als regionaal niveau, vormt het model de meest betrouwbare benadering van de toekomstige verkeersintensiteiten"*.
- Ad f. In de Aanvulling op het MER gerekend met het doorgaand verkeer op de Molenstraat dat geen herkomst en bestemming in de *gemeente* Zundert heeft, terwijl in het MER de cijfers zijn gepresenteerd voor het verkeer dat geen herkomst en bestemming in de *kern* Zundert heeft.
- Ad g. Het verkeersmodel is gebaseerd op de actuele verkeerstellingen en regionale inzichten als het gaat om verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen (MER p. 15). Het basisjaar is 2010 en het prognosejaar is 2020. Zie verder de toelichting verkeersmodel (MER p. 199).
- Ad h. Altijd is gesteld dat het zwaartepunt (het vooral) van het oplossend vermogen van de Randweg is gelegen bij de leefbaarheidsproblemen in de Kern Zundert, maar niet uitsluitend. Dit blijkt alleen al uit het feit dat 42% van het verkeer in de Molenstraat 'doorgaand' is (MER p. 17). Dat wil zeggen zonder herkomst of bestemming in de kern Zundert.
- Ad i. De oostelijke variant is wel degelijk meegenomen in het MER. Zie hiervoor de pagina's 31 t/m 35 van het MER en de beantwoording onder 2.7.
- Ad j. Deze vrees is onterecht. Op de genoemde routes zal door aanleg van de Randweg de verkeersintensiteiten meer dan halveren, zoals blijkt uit de tabel van 2.11.
- Ad k. Een volledig westelijke randweg heeft ten opzichte van een noordwestelijke variant verkeerskundig gezien een groter probleemoplossend vermogen voor de lokale problematiek, maar heeft geen meerwaarde ten aanzien van de regionale doelstelling van de N638 en legt bovendien een groter ruimtebeslag in het buitengebied. Daarnaast creëert de noordwestelijke variant geen knelpunt aan de zuidzijde van Zundert. Van strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening is derhalve geen sprake. Zie verder de beantwoording onder 2.7 en 2.8.
- Ad l. De bufferzone tussen de kernen Zundert en Klein Zundert wordt thans beschreven in de Structuurvisie Klein Zundert, die op 1 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de Randweg opgenomen. Voor de bedoelde bufferzone is de StructuurvisiePlus achterhaald als gebiedsvisie. Overigens is in de Aanvulling op het MER onderbouwd waarom is afgeweken van de StructuurvisiePlus 2002.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Ad m. Op genoemd wegvak neemt in het prognosejaar de verkeersintensiteit toe met 40% toe als gevolg van de aanleg van de Randweg. Met deze toename is rekening gehouden in het berekeningsmodel van het akoestisch onderzoek.
- Ad n. Zowel in de huidige als de toekomstige situatie is in het akoestisch rekenmodel sprake van een verkeersintensiteit op dit wegvak, terwijl het in werkelijkheid een fietspad is. Met inachtneming van die verkeersintensiteiten volgt uit het onderzoek dat na aanleg van de randweg in het prognosejaar 2022 de gevelbelasting 39,94 dB (op 1,50 m hoogte) dan wel 42,69 dB (op 4,50 m hoogte) zal bedragen. De gevelbelasting zit – ook met de abusievelijk berekende verkeersintensiteiten – ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In de feitelijke situatie met fietspad, zal de geluidsbelasting dus nog minder zijn. Duidelijk is in ieder geval dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder.
- Ad o. In de geluidsberekeningen is wel degelijk rekening is gehouden met het aandeel vrachtauto's. Hierbij wordt verwezen naar het akoestisch rapport bijlage 1: Invoergegevens Geomilieu v1.62. Conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 zijn in de gepresenteerde invoertabellen de verkeersintensiteiten voor LV, MV en ZV gegeven. De begripsbepalingen uit het RMV2006 luiden:
LV (lichte motorvoertuigen) = motorvoertuigen op drie of meer wielen, met uitzondering van de in categorie MV en categorie ZV bedoelde motorvoertuigen;
MV (middelzware motorvoertuigen): gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras waarop vier banden zijn gemonteerd;
ZV (zware motorvoertuigen): gelede motorvoertuigen, alsmede motorvoertuigen die zijn voorzien van een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen.
- Ad p. Voor de geluidgevoelige bestemmingen langs de Kapellekestraat is sprake van een toename van de geluidbelasting van maximaal 1,12 dB. Voor deze woningen bedraagt de toename daarmee minder dan 2dB en is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Zie hiervoor het akoestisch onderzoek paragraaf 4.2.2 op pagina 16.
- Ad q. In het akoestisch rapport staat bij de rekenresultaten voor de Reconstructie Kapellekestraat (Bijlage 5) vermeld dat de geluidbelasting voor Aanstee 20 met 1,13 dB toeneemt. Na aanleg van de Randweg zal in het prognosejaar 2022 de gevelbelasting 39,94 dB (op 1,50 m hoogte) dan wel 42,69 dB (op 4,50 m hoogte) bedragen. Dit is ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en dus is voldaan aan het principe van een goede ruimtelijke ordening.
- Ad r. Een achtertuin bij een woning is geen geluidsgevoelig terrein in de zin van de Wet geluidhinder. Aangezien de gevelbelasting van Aanstee 20 ruim onder de voorkeursgrenswaarde blijft is voldaan aan het principe van een goede ruimtelijke ordening.
- Ad s. Bij de stillere verharding wordt een semi-dichte dunne deklaag toegepast. Deze lagen koppelen een forse geluidreductie (4 dB bij aanleg voor personenauto's bij 80 km/uur) aan een redelijke duurzaamheid (levensduur 8-10 jaar). In de praktijk blijkt 4 dB reductie bij aanleg goed haalbaar. Na 2 jaar is de achteruitgang 1 dB en na 5 jaar is deze achteruitgang opgelopen tot 2 dB. Deze achteruitgang is in verhouding tot gewone deklagen, zoals dichtasfaltbeton en steenmastiekasfaltbeton, echter normaal. Ook deze dichte asfaltlagen vertonen namelijk een zelfde achteruitgang in geluidreductie. De slijtage van stil asfalt zit in de rekenmodellen voor het akoestisch onderzoek verdisconteerd. Het model corrigeert automatisch voor de omstandigheid dat door de jaren heen het geluidsreducerend vermogen van het stiller asfalt, afneemt.
- Ad t. Een verdiepte aanleg van de Randweg is in een vroeg stadium van de planvorming in overweging genomen. Er zijn destijds diverse tracés onderzocht waarbij is gekeken naar de wijze waarop Klein Zundert ontsloten zou worden. Een van de varianten was een verdiepte ligging van de Randweg. Uiteindelijk is deze variant afgefallen. Redenen hiervoor waren onder andere dat uitwisseling met de Randweg niet mogelijk is, de verkeersproblematiek op de Willem Passtoorsstraat hiermee niet werd opgelost en de technische inpasbaarheid van een verdiepte ligging erg lastig is vanwege de nabijgelegen Kleine Beek. Daarnaast waren de kosten van deze variant erg hoog. Mogelijke afschermende maatregelen zijn in het akoestisch onderzoek beschreven maar na bestuurlijke afweging niet doelmatig bevonden. Op pagina 19 van het akoestisch rapport worden de overwegingen gepresenteerd.
- Ad u. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitsonderzoeken. Het luchtkwaliteitsonderzoek voor de Randweg voldoet aan deze regeling. Op de Kapellekestraat nabij de woning van indiener (Aanstee 20) bedraagt de concentratie NO₂ aanleg van de Randweg 19,4 µg/m³ en de concentratie PM₁₀ na aanleg van de Randweg 24,4 µg/m³. Beide waarden zijn ruim beneden de norm van 40 µg/m³. In het prognosejaar 2020 zijn de concentraties zelfs nog lager.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Ad v. Het is juist dat de bomenrij bij het fietspad langs het JekaCee onlangs is gerooid. Dit is echter niet relevant voor het bestemmingsplan. Anders dan indiener stelt is ten aanzien van de aansluiting van het fietspad (parallelweg) bij rotonde Hofdreef-Bredaseweg (aan zijde parallelweg) geen sprake van "slordigheid". Dit stukje fietspad is ingetekend in het ontwerp binnen de bestemming groen. Binnen de bestemming groen is aanleg van een fietspad mogelijk. Er is dus geen sprake van een verkeerde bestemming. Volledigheidshalve wordt tegemoet gekomen aan deze zienswijze en is conform de zienswijze de bestemming Verkeer ter hoogte van de zuidelijke aansluiting van de rotonde Bredaseweg uitgebreid en is voor de verbinding van het fietspad van rotonde naar Bredaseweg een strook met de bestemming Verkeer opgenomen.
- Ad w. Met de realisatie van de Randweg zullen meer bomen worden aangeplant dan gekapt. Voor het kappen van de bomen wordt een kapvergunning aangevraagd. Bij de vergunning zit een herplantplicht. Hiermee wordt voldaan aan de compensatieplicht.
- Ad x. Landbouwverkeer heeft geen doorslaggevend effect op de externe veiligheid. Daarnaast ligt het groepsrisico voor de meest kritische kilometer een factor 1000 onder de oriëntatiewaarde, zoals onderstaande Fn-grafiek voor de Randweg laat zien. Ervaringsfeiten op andere nabijgelegen regionale wegen, zoals de Rucphenseweg en Bredaseweg weerspreken de niet-onderbouwde stelling van indiener.



- Ad y. Het advies van de brandweer is niet genegeerd. Na overleg is de brandweer alsnog akkoord gegaan met 80 km/h voor dit wegvak.
- Ad z. Beide onderzoeken zijn wel degelijk uitgevoerd. Verder zal nog een aanvullend veldonderzoek worden gedaan naar de vliegroutes van vleermuizen. De bescherming van archeologische waarden is geborgd via de dubbelbestemming archeologie. Alvorens te beginnen met de realisatie zal eerst een proefsleuvenonderzoek worden uitgevoerd.
- Ad aa. De brug vormt een directe verbinding tussen beide kernen en ontsluit tevens het JeeKaaCee. De brug voldoet aan de landelijke richtlijnen ten aanzien van hellingen, breedte en dergelijke, waardoor deze door voetgangers en fietsers probleemloos kan worden gebruikt. Niet kan worden gezegd dat de route mensoonvriendelijk is, omdat deze loopt naast een woonwijk, over de Randweg gaat en bij het JeeKaaCee uitkomt en daarmee zorgt voor een directe en verkeersveilige verbinding.
- Ad bb. 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:
- basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
 - ten behoeve van kinderopvang;

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- 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 ruimschoots 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.

- Ad cc. De Randweg krijgt de functie van gebiedsontsluitingsweg, wat betekent dat binnen de bebouwde kom 50 km/h mag worden gereden en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Vanaf de rotonde Kapellekestraat richting de Rucphenseweg/Prinsenstraat loopt de Randweg door het buitengebied en liggen er geen woningen direct langs het tracé. De lengte van het wegvak (circa 800m), zonder tussenliggende aansluitingen, rechtvaardigt een snelheid van 80km/h. 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.
- Ad dd. Een verdiepte aanleg van de Randweg is in een vroeg stadium van de planvorming in overweging genomen. Het kostenaspect is slechts één van de redenen geweest om de verdiepte ligging niet door te voeren.
Verdiepte aanleg van de Randweg is technisch slechts haalbaar op het gedeelte tussen de Rucphenseweg en de Kapellekestraat. Van de 700 meter zou de weg over effectief ca. 300 meter 2 meter verdiept aangelegd kunnen worden. De meerkosten bedragen circa 5 miljoen euro in verband met maatregelen voor het grondwater etc. Uitgaande van een ligging op maaiveld van de rotondes, zijn de overige weggedeelten te kort om een verdiepte aanleg te realiseren.
- Ad ee. Door wijzigende weersomstandigheden kan de geluidoverdracht inderdaad sterk beïnvloed worden (windsnelheid en -richting, neerslag en temperatuur), zeker op grotere afstanden vanaf 50 meter. Dat wordt niet tegengesproken. Het geluidoverdrachtsmodel is opgesteld overeenkomstig de wettelijke regeling Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaier. In deze regeling is voor de weersomstandigheden uitgegaan van de meteorogemiddelde geluidsoverdracht, zijnde de gemiddelde overdracht bij het Nederlands klimaat. Het hiermee berekende (en of gemeten) geluidniveau is onder meteoraanomstandigheden echter altijd hoger dan het geluidniveau gemiddeld over een langere tijd (meerder dagen), omdat er ook meteorologische omstandigheden optreden waaronder de geluidoverdracht slecht is. De aldus berekende geluidbelastingen (betrekking hebbende op een langere periode) zijn iets hoger dan in werkelijkheid ervaren zal kunnen worden.
- Ad ff. De voors en tegens van alternatieve tracés zijn uitgebreid besproken in het ontwerpbestemmingsplan (paragrafen 3.5 t/m 3.8 van de plantoelichting), alsmede de keuze van het voorkeursalternatief. Deze verschillende alternatieven zijn onderzocht in het MER en door de Commissie m.e.r. geaccepteerd.
- Ad gg. 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 hh. Een mogelijke krimp van de bevolking betekent niet automatisch dat de kernrand nooit meer zal veranderen. Er zijn meerdere redenen om de Randweg langs de Kleine Beek te leggen. Optie voor woondoeleinden is slechts één hiervan. De mogelijkheid voor de realisatie van voorzieningen is een andere reden. Daarnaast dienen voor de doorstroming van het verkeer extra bochten in het tracé te worden vermeden.
- Ad ii. Op genoemd wegvak neemt in het prognosejaar de verkeersintensiteit toe met 40% toe als gevolg van de aanleg van de Randweg. Met deze toename is rekening gehouden in het berekeningsmodel van het akoestisch onderzoek. Voor de woningen Kapellekestraat 15 en 18 vindt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting plaats. Hiervoor zal een besluit hogere waarde Wgh worden genomen. De luchtkwaliteit blijft langs het hele traject beneden $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is ver onder norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
In Nederland bestaan voor de beoordeling van trillingen geen specifieke wetten, zoals die er bijvoorbeeld zijn voor geluidshinder. Wel zijn er de 'Meet- en

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', de zogeheten SBR-richtlijnen. In nieuwe situaties kan gebruik worden gemaakt van modelberekeningen. Anders dan bij geluid, hebben modelberekeningen voor trillingshinder slechts een grof indicatief karakter.

Conclusie

Deze zienswijze leidt wel tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan n.a.v. de beantwoording onder v.

3.8 A.J.J. Neele. Aanstee 5, 4882 BV Klein Zundert

- a. Uit niets blijkt wat momenteel het aandeel van het regionale verkeer is door de Molenstraat. Zodoende kan niet worden vastgesteld wat het lokale oplossend vermogen van de Randweg is.
- b. Het enkele feit dat de N638 in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan is opgenomen is onvoldoende om het regionaal belang aan te tonen.
- c. Uit de besluitvorming Randweg Rucphen blijkt dat daar geen regionaal belang aangetoond kon worden.
- d. Het traject A58 – N638 – A16 is geen reëel alternatief voor gebruik als een oost-west verbinding.
- e. Voor het oplossen van de lokale problemen scoren de oostelijke en westelijke variant vrijwel gelijk. Het ruimtebeslag van de oostelijke route is niet groter dan de westelijke. Tevens is de oostelijke route korter. Voor het goed functioneren van de noordwestelijke variant moet ook het zuidwestelijke deel richting Leeuwerikstraat worden gerealiseerd.
- f. Door in de Molenstraat een parkeerverbod in te stellen en vrachtwagens hierin te weren door een inrijverbod, is de aanleg van een Randweg overbodig.
- g. Gevreesd wordt voor sluipverkeer via de Berkenring richting Leeuwerikstraat.
- h. Door een recente verandering in wegcatégorisering volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan wordt het Centrumvisie plus alternatief onaanvaardbaar gemaakt.
- i. Gevreesd wordt voor sluipverkeer op de Willem Passtoorsstraat.
- j. Met de noordwestelijke variant ontstaan ernstige effecten op de Rucphenseweg / Prinsenstraat
- k. Overlast zal ontstaan in de bestaande woonomgeving langs de nieuwe Randweg, waar het nu nog relatief rustig is, door geluid, uitzicht door de eventueel aan te leggen geluidwerende voorzieningen, verminderde bereikbaarheid vanuit Klein Zundert richting Zundert en een wezenlijke vermindering van de verkeersveiligheid (oversteekbaarheid rotonde Kapellekestraat).
- l. Gevreesd wordt voor barrièrewerking tussen de kernen Zundert en Klein Zundert.
- m. Bestaand landschap wordt ernstig aangetast en zelfs op plekken geheel verdwijnen.
- n. De in het bestemmingsplan genoemde rapporten laten zien dat niet altijd van dezelfde cijfers wordt uitgegaan. Dit leidt er toe dat verschillende conclusies worden getrokken die verstrekende gevolgen kunnen hebben.
- o. De noordwestelijke variant ligt in de bufferzone van de StructuurvisiePlus. Deze bufferzone wordt geacht vrij te blijven van verstedelijking om te voorkomen dat kernen aan elkaar groeien.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. In de Aanvulling op het MER (p.4) staat het aandeel regionaal verkeer precies beschreven. We lezen hieruit dat circa 15% van het verkeer op de Molenstraat is regionaal / doorgaand. Voor het vrachtverkeer is dit aandeel 35%. Het oplossend vermogen van de Randweg is daarom precies bekend.
- Ad b. Zoals te lezen valt uit de Aanvulling op het MER (p. 3) komt het regionaal belang van de N638, anders dan indiener stelt, voort uit verschillende kaders:
 - Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant 2006
 - Duurzaam Veilig categorisering

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Studie West van de A16
 - Studie OWN+
 - Beter Bereikbaar Brabant
- Ad c. Rucphen blijft werken aan een oplossing om de verkeersintensiteit door de kern te reduceren. Dat de oorspronkelijke oplossing voor een verbetering van de verbinding tussen A58 en N638 niet het predikaat regionaal belang heeft gekregen is niet relevant voor het project Randweg Zundert.
- Ad d. Het is onjuist te stellen dat met de Randweg een met de rijkswegen concurrerende verbinding tussen A58 en E19 wordt beoogd. Dat is ook niet het doel van de Randweg. Zie verder de beantwoording onder 2.10.
- Ad e. Zie beantwoording onder 2.7 en 2.8.
- Ad f. Door het instellen van éénrichtingsverkeer en een parkeerverbod op de Molenstraat wordt de bestaande komtraverse ontlast, maar ontstaat op de route Willem Passtoorsstraat – Veldstraat een vergelijkbaar hoge verkeersintensiteit als op de huidige Molenstraat. Om de Willem Passtoorsstraat en Veldstraat geschikt te maken als een goed en (verkeers)veilig onderdeel van het Regionaal Verbindend Net zijn ingrijpende maatregelen nodig in het wegprofiel. Deze zijn onaanvaardbaar vanwege het creëren van een nieuw verkeers- en leefbaarheidsprobleem in de kom met nog meer potentiële verkeersconflicten (fietsers, uitritten woningen, bus, vracht- en landbouwverkeer). De problematiek in de kern van Zundert kan daarom alleen maar robuust en toekomstvast worden opgelost door de aanleg van een nieuwe weg buiten de kern.
- Ad g. Het verkeer in de Berkenring nabij de aansluiting Prinsenstraat neemt met circa 20% toe als gevolg van de Randweg. Hierbij wordt echter tot minimaal 2020 binnen de wegcategorisering gebleven. Ofwel, de inrichting van de weg is er op berekend en er ontstaat geen knelpunt.
- Ad h. De Centrumvisie kan, anders dan indiener stelt, niet als een breekijzer worden gezien om de Randweg door te drukken. In de Centrumvisie wordt richting gegeven aan het beleid ten aanzien van het winkelklimaat en gewenste voorzieningen in het centrum van de kern Zundert. Onderdeel van deze visie is een wijziging van de verkeersstructuur om de gewenste verbetering van het verblijfsklimaat in het kernwinkelgebied te kunnen effectueren.
- Ad i. Zoals uit de beantwoording onder 2.11 blijkt zal het verkeer op de Willem Passtoorsstraat voor alle wegvakken met circa 50% afnemen. De vrees voor sluipverkeer is daarom ongegrond.
- Ad j. Op de Prinsenstraat wegvak: Randweg – Berkenring neemt de verkeersintensiteit met circa 20% toe. Deze blijft echter tot minimaal 2020 binnen de bijbehorende wegcategorie. Voor de Prinsenstraat wegvak: Berkenring – Molenstraat is geen toename van de verkeersintensiteit als gevolg van de aanleg van de Randweg. Van ernstig negatieve effecten is daarom geen sprake.
- Ad k. Als gevolg van de Randweg zal de omgeving veranderen. Deze veranderingen zijn niet zodanig dat niet langer sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Voor een beperkt aantal woningen moet een besluit hogere waarde worden genomen. Voor alle overige omwonenden blijft de gevelbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, waarmee voor hen een goed woon- en leefklimaat behouden blijft. Er worden geen geluidwerende voorzieningen aangelegd. Zodoende is een aantasting van het uitzicht niet aan de orde. De onderlinge bereikbaarheid tussen de kernen Zundert en Klein Zundert wordt anders, doch reduceert niet. Momenteel wordt de bereikbaarheid gevormd door de Kapellekestraat en Klein Zundertseweg. Na realisatie van de Randweg zijn dit de fietsbrug, Kapellekestraat en Randweg. De rotonde Kapellekestraat wordt volgens landelijke richtlijnen aangelegd. Voetgangers en fietsers kunnen hier veilig oversteken. Fietsers zelfs met voorrang.
- Ad l. Anders dan indiener stelt, is geen sprake van barrièrewerking tussen de kernen Zundert en Klein Zundert. De diagrammen uit 2.1 tonen dit aan.
- Ad m. Zie beantwoording onder 2.6.
- Ad n. De bronnen voor de startnotitie en het MER zijn verschillend. Echter, de cijfers van de startnotitie zijn niet gebruikt voor het MER. In het MER is gerekend met doorgaand verkeer op de Molenstraat dat geen herkomst en bestemming heeft in de kern Zundert. Terwijl in de Aanvulling op het MER dit cijfer slaat op de gemeente Zundert. Dit is in beide rapporten duidelijk aangegeven.
- Ad o. De bufferzone tussen de kernen Zundert en Klein Zundert wordt thans beschreven in de Structuurvisie Klein Zundert, die op 1 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de Randweg opgenomen. Voor de bedoelde bufferzone is de StructuurvisiePlus achterhaald als gebiedsvisie.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Overigens is in de Aanvulling op het MER (p. 28) onderbouwd waarom is afgeweken van de StructuurvisiePlus 2002.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

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

De gronden tussen de Randweg en de Kapellekestraat / Willem Passtoorsstraat zijn ten onrechte aangemerkt als agrarisch gebied

Gemeentelijke reactie

Dit gebied vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.10 A.G.H. Keijzers. Schoolpad 31, 4882 BW Klein Zundert

- a. Het bevoegd gezag voor de bestemmingplanprocedure Randweg Zundert behoort de Provincie te zijn, vanwege het regionale belang en het feit dat de provincie 80% van de kosten betaalt.
- b. De oostelijke variant is in het MER ten onrechte buiten beschouwing gelaten.
- c. Een integrale afweging tussen randwegalternatieven en het Centrumvisie plus alternatief ontbreekt.
- d. Het oplossend vermogen van de Randweg voor regionale bereikbaarheidsproblemen is onvoldoende aangetoond.
- e. De Commissie m.e.r. is het in zijn toetsingsadvies niet eens met de conclusie dat het Centrumvisie plus alternatief geen reëel alternatief is voor de aanpak van de problematiek in Zundert.
- f. Volgens de StructuurvisiePlus dient ruimte voor nieuwe infrastructuur gezocht te worden binnen verstedelijkt gebied. Niet is onderbouwd waarom hiervan is afgeweken.
- g. Varianten voor het wegvak Kapellekestraat-Rucphenseweg zijn onvoldoende afgewogen. De keuze voor een tracé zo dicht mogelijk langs de Kleine Beek is onvoldoende onderbouwd.
- h. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan is de regionale functie van de N638 niet aangetoond. Ook een calamiteitenroute via de N638 is niet nodig, omdat deze al via Rijsbergen aanwezig is. Verder moet het verkeer zoveel mogelijk gebruik maken van de E19-A16-A58.
- i. In het MER wordt om regionaal belang aan te tonen ten onrechte verwezen naar het kentekenonderzoek van Kragten (2005) en een Quicksan van Compositie 5 (2007).
- j. Het verkeersmodel is niet getoetst met de werkelijkheid, omdat in het MER staat dat de intensiteiten uit dit model kunnen afwijken.
- k. Er ontbreekt een recent uitgevoerd kentekenonderzoek, waaruit men kan afleiden hoe de belangrijkste verkeersstromen lopen.
- l. In de Startnotitie mer, het MER en de Aanvulling MER verschillen een aantal gegevens met elkaar, waardoor de verkeersstromen een onjuist beeld geven.
- m. Uit de besluitvorming Randweg Rucphen blijkt dat daar geen regionaal belang aangetoond kon worden.
- n. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. staat dat nut en noodzaak van de Randweg vooral is gekoppeld aan het oplossen van de leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert en niet zozeer aan het oplossen van lokale en regionale bereikbaarheidsproblemen.
- o. Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is niet opgenomen bij de stukken van het ontwerpbestemmingsplan.
- p. Ook na realisatie van de Randweg volgens de noordwestelijke variant vertoont de verbinding tussen A16 en A58 nog steeds een behoorlijk aantal knelpunten. De Randweg dient daardoor geen regionaal belang.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- q. Gevreesd wordt voor sluipverkeer op de route Willem Passtoorsstraat-Veldstraat en de route rotonde Kapellekestraat-Willem Passtoorsstraat-Veldstraat.
- r. In het MER en ontwerp-bestemmingsplan staat letterlijk dat de noordwest variant de verkeersproblematiek niet voldoende oplost. Het toch aanleggen van deze variant getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.
- s. Voor de realisatie van het bedrijventerrein "Beekzicht" is uitgegaan van een nieuwe ontsluiting aan de zuidzijde, direct op de Wernhoutseweg. Aanleg van alleen maar een noordwest tracé maakt de problematiek op bestaande wegen hierdoor alleen maar groter.
- t. De hoofdontsluiting voor het langzaam verkeer is de Klein Zundertseweg. Deze route moet in stand worden gehouden omdat de oversteek bij de rotonde onveilig is en de fiets-/voetgangersbrug een moeilijk te nemen obstakel is en op een sociaal onveilige plaats ligt. Door verdiept aanleggen van de Randweg kan de Klein Zundertseweg open blijven middels een ongelijkvloerse kruising.
- u. Een aantal verkeersstromen, met name bestaande uit kwetsbare groepen, moeten de Randweg kruisen. Dit is niet integraal bekeken.
- v. Volgens de Commissie m.e.r. moet naar een alternatief worden gezocht dat zoveel mogelijk de Assortimentstuin en de Kleine Beek mijdt. Aan dit advies is de gemeente volkomen voorbij gegaan.
- w. De Randweg is overbodig omdat de Molenstraat eenvoudig zijn eigen problemen kan oplossen met een parkeerverbod en parkeren en bevoorrading aan de achterzijde te laten plaatsvinden. Daarnaast kunnen vrachtwagens worden geweerd uit de Molenstraat en over bestaande wegen in het buitengebied rijden.
- x. Volgens de Verordening Ruimte moeten ecologische zones zoveel mogelijk worden gerespecteerd. Slechts bij zwaarwegende motieven kan hiervan worden afgeweken. Aangezien er voldoende alternatieven zijn, mogen de ecologische zones niet worden aangetast.
- y. De natuurcompensatie ligt ver van de aangetaste gebied, terwijl er voldoende mogelijkheden zijn om die ter plaatse te compenseren.
- z. Door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Randweg, met name LPG, komt Klein Zundert in de gevarenzone te liggen.
- aa. De bufferzone in de StructuurvisiePlus wordt niet gerespecteerd.
- bb. Onbekend is in hoeverre het verkeer in de Kapellekestraat (gedeelte Klein Zundertseweg – rotonde) zal toenemen door aanleg van de Randweg en afsluiting van de Klein Zundertseweg. Twijfel bestaat of in de geluidsberekeningen met deze toename rekening is gehouden.
- cc. Door de westelijke variant niet volledig aan te leggen ontstaat een knelpunt op de Prinsenstraat en wordt gevreesd voor sluipverkeer via de Berkenring.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Het bevoegd gezag voor het vaststellen van een bestemmingsplan is de gemeenteraad. Provinciale Staten kunnen een inpassingsplan vaststellen. Dit is een discretionaire bevoegdheid, meestal gebruikt als de besluitvorming provinciale belangen dreigt te schaden. Aangezien gemeente en provincie dezelfde visie hebben over de Randweg is uitoefenen van voornoemde provinciale bevoegdheid niet aan de orde.
- Ad b. De oostelijke variant is wel degelijk meegenomen in het MER. Zie hiervoor de pagina's 31 t/m 35 van het MER en de beantwoording onder 2.7.
- Ad c. Zie beantwoording onder 2.9.
- Ad d. Altijd is gesteld dat het zwaartepunt (het vooral) van het oplossend vermogen van de Randweg is gelegen bij de leefbaarheidsproblemen in de Kern Zundert, maar niet uitsluitend. Dit blijkt alleen al uit het feit dat 42% van het verkeer in de Molenstraat 'doorgaand' is (MER p. 17). Het oplossend vermogen van de Randweg voor regionale bereikbaarheidsproblemen is hiermee duidelijk gekwantificeerd, omdat de flessenhals van de Molenstraat wordt weggenomen.
- Ad e. Indiener citeert hier het toetsingsadvies niet compleet. Hierin wordt namelijk ook vermeld dat in het Aanvulling op het MER het Centrumvisie plus alternatief slechter scoort qua geluidhinder en verkeersveiligheid. Tezamen met de natuurcompensatie, onderbouwd volgens het nee/tenzij principe, heeft de doorslag gegeven om het Centrum plus alternatief te doen afvallen.
- Ad f. De StructuurvisiePlus is achterhaald als gebiedsvisie. Thans geldt de Structuurvisie Klein Zundert, die op 1 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de Randweg opgenomen. Overigens is in de Aanvulling op het MER onderbouwd waarom is afgeweken van de StructuurvisiePlus 2002.
- Ad g. Er zijn meerdere redenen om de Randweg langs de Kleine Beek te leggen. Primaire overweging is extra bochten te vermijden vanwege de doorstroming. De mogelijkheid

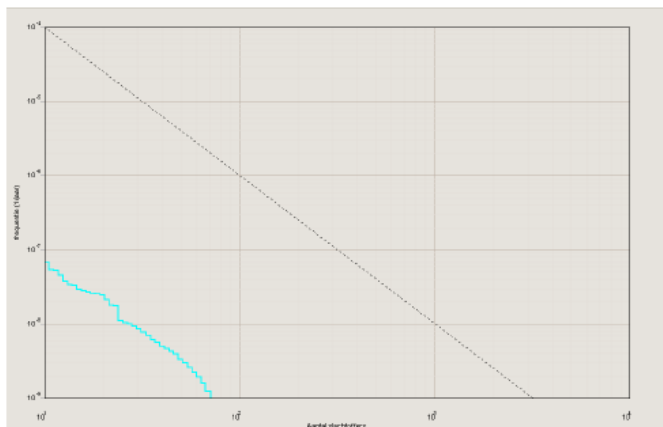
- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- voor de realisatie van voorzieningen en woondoeleinden is een andere reden.
- Ad h. Zie beantwoording onder 2.10.
- Ad i. Zoals te lezen valt uit de Aanvulling op het MER (p. 3) komt het regionaal belang, anders dan indiener stelt, voort uit verschillende kaders:
- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Brabant 2006
 - Duurzaam Veilig categorisering
 - Studie West van de A16
 - Studie OWN+
 - Beter Bereikbaar Brabant
- Ad j. De zinsnede "de intensiteiten uit dit model kunnen afwijken" is door indiener uit zijn verband gerukt. Het volledige citaat uit het MER p. 15 luidt: *"Doordat nu gebruik is gemaakt van een verkeersmodel kunnen intensiteiten afwijken van de eerder gehanteerde en gepresenteerde intensiteiten. Omdat het verkeersmodel gebaseerd is op de actuele verkeerstellingen en gegevens over verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen, zowel op lokaal als regionaal niveau, vormt het model de meest betrouwbare benadering van de toekomstige verkeersintensiteiten"*.
- Ad k. Het verkeersmodel is gebaseerd op de actuele verkeerstellingen en regionale inzichten als het gaat om verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen (MER p. 15). Het basisjaar is 2010 en het prognosejaar is 2020. Zie verder de toelichting verkeersmodel (MER p. 199).
- Ad l. In de Aanvulling op het MER gerekend met het doorgaand verkeer op de Molenstraat dat geen herkomst en bestemming in de *gemeente* Zundert heeft, terwijl in het MER de cijfers zijn gepresenteerd voor het verkeer dat geen herkomst en bestemming in de *kern* Zundert heeft. De andere rapporten waarnaar wordt verwezen zijn gedateerd en niet meegenomen in de huidige besluitvorming.
- Ad m. Rucphen blijft werken aan een oplossing om de verkeersintensiteit door de kern te reduceren. Dat de oorspronkelijke oplossing voor een verbetering van de verbinding tussen A58 en N638 niet het predikaat regionaal belang heeft gekregen is niet relevant voor het project Randweg Zundert.
- Ad n. Altijd is gesteld dat het zwaartepunt (het vooral) van het oplossend vermogen van de Randweg is gelegen bij de leefbaarheidsproblemen in de Kern Zundert, maar niet uitsluitend. Dit blijkt alleen al uit het feit dat 42% van het verkeer in de Molenstraat 'doorgaand' is (MER p. 17). Dat wil zeggen zonder herkomst of bestemming in de kern Zundert.
- Ad o. Uit de plantoelichting (pagina's 14 en 15) blijkt dat het toetsingsadvies van Commissie m.e.r. wel degelijk is opgenomen bij de stukken van het ontwerpbestemmingsplan.
- Ad p. Het regionaal belang van de Randweg is gelegen in de verbetering van de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de N638. Dat er nog punten zijn waar geen 80 km/h kan worden gereden maakt dit niet anders. Het is een misvatting te denken dat een met de rijkswegen concurrerende verbinding tussen de A16 en A58 wordt nagestreefd.
- Ad q. Deze vrees is onterecht. Op de genoemde routes zal door aanleg van de Randweg de verkeersintensiteiten op de genoemde routes meer dan halveren, zoals blijkt uit de tabel van 2.11.
- Ad r. Een volledig westelijke randweg heeft ten opzichte van een noordwestelijke variant verkeerskundig gezien een groter probleemoplossend vermogen voor de lokale problematiek, maar heeft geen meerwaarde ten aanzien van de regionale doelstelling van de N638 en legt bovendien een groter ruimtebeslag in het buitengebied. Daarnaast creëert de noordwestelijke variant geen knelpunt aan de zuidzijde van Zundert. Van strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening is derhalve geen sprake. Zie verder de beantwoording onder 2.7 en 2.8.
- Ad s. De verandering in verkeersintensiteiten ten gevolge van de realisatie van het bedrijventerrein "Beekzicht" is meegenomen in het verkeersmodel. Uit de tabel van 2.11 blijkt dat door de aanleg van de Randweg geen nieuwe knelpunten ontstaan.
- Ad t. De rotondes worden aangelegd volgens de daarvoor geldende richtlijnen. Daarnaast krijgen fietsers voorrang.
- Ad u. Anders dan indiener stelt is dit juist wel integraal bekeken, getuige het aantal rotondes (met voorrang voor fietsers) en de fiets- en voetgangersbrug.
- Ad v. In hoofdstuk 5 van de Aanvulling op het MER zijn de mitigatie effecten voor landschap- en natuursparende ontwerpvarianten voor de noordwestelijke Randweg

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

beschreven en wordt de keuze van het voorkeursalternatief verantwoord.

- Ad w. Door het instellen van éénrichtingsverkeer en een parkeerverbod op de Molenstraat wordt de bestaande komtraverse ontlast, maar ontstaat op de route Willem Passtoorsstraat – Veldstraat een vergelijkbaar hoge verkeersintensiteit als op de huidige Molenstraat. Om de Willem Passtoorsstraat en Veldstraat geschikt te maken als een goed en (verkeers)veilig onderdeel van het Regionaal Verbindend Net zijn ingrijpende maatregelen nodig in het wegprofiel. Deze zijn onaanvaardbaar vanwege het creëren van een nieuw verkeers- en leefbaarheidsprobleem in de kom met nog meer potentiële verkeersconflicten (fietsers, uitritten woningen, bus, vracht- en landbouwverkeer). De problematiek in de kern van Zundert kan daarom alleen maar robuust en toekomstvast worden opgelost door de aanleg van een nieuwe weg buiten de kern.
- Ad x. Zie beantwoording onder 2.6.
- Ad y. 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. De resterende aantasting van natuurwaarden wordt om die reden elders gecompenseerd volgens de geldende regels van de Beleidsregel natuurcompensatie van de Provincie. Het plangebied zelf zal echter wel binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting krijgen wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbindingzone.
- Ad z. 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. Het vervoer van gevaarlijke stoffen valt onder het beleidsveld externe veiligheid, waarbij getoetst moet worden aan het plaatsgebonden risico (norm 10^{-6}) en groepsrisico (geen norm, doch oriëntatiewaarde). Uit de berekeningen blijkt dat de Randweg geen plaatsgebonden risico groter dan 10^{-6} zal gaan kennen. Daarnaast ligt het groepsrisico voor de meest kritische kilometer een factor 1000 onder de oriëntatiewaarde, zoals onderstaande Fn-grafiek voor de Randweg laat zien. Het restrisico is daarom ruimschoots acceptabel.



- Ad aa. De bufferzone tussen de kernen Zundert en Klein Zundert wordt thans beschreven in de Structuurvisie Klein Zundert, die op 1 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de Randweg opgenomen. Voor de bedoelde bufferzone is de StructuurvisiePlus achterhaald als gebiedsvisie. Overigens is in de Aanvulling op het MER onderbouwd waarom is afgeweken van de StructuurvisiePlus 2002.
- Ad bb. Op genoemd wegvak neemt in het prognosejaar de verkeersintensiteit toe met 40% toe als gevolg van de aanleg van de Randweg. Met deze toename is rekening gehouden in het berekeningsmodel van het akoestisch onderzoek.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Ad cc. 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 knelpunt van het zuidelijke stuk is oplosbaar via bestaande infrastructuur (Prinsenstraat / Molenstraat) dan wel via nieuwe infrastructuur. Politieke besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat (wegvak Randweg – Berkenring) en de Berkenring nabij de Prinsenstraat. Uit de tabel van 2.11 blijkt dat de verkeerstoename hiervoor ca. 20% bedraagt, hetgeen overeenkomt met 0,8 dB.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

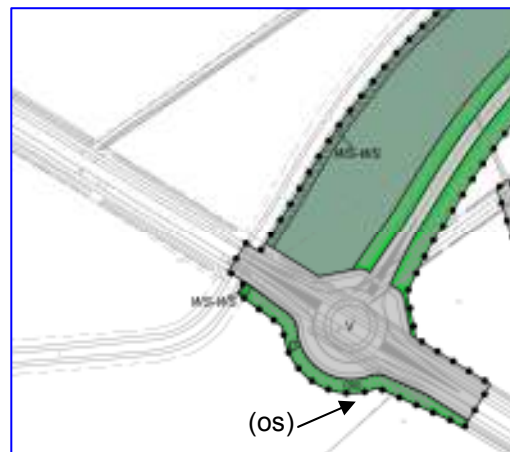
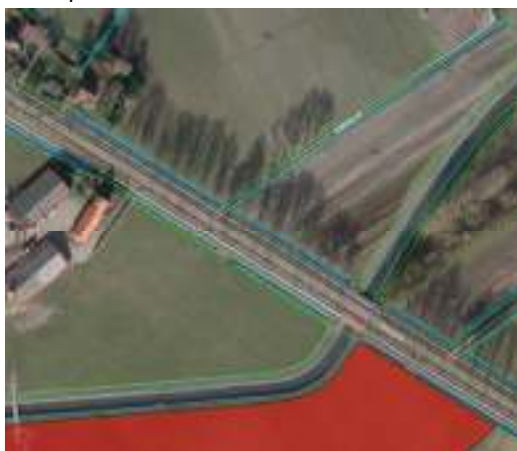
3.11 A.J. Godrie. Rucphenseweg 1, 4882 KA Zundert

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

Zowel verkeerskundig als verkeerstechnisch is een andere locatie en inrichting van de rotonde niet mogelijk.

Een aanpassing in de ontsluiting ter hoogte van de rotonde is in het bestemmingsplan voorzien met de aanduiding (os). Daarnaast is de ruimtelijke aantasting qua grootte en vorm van het perceel minimaal.



Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

3.12 Boomkwekerij De Bie BV, Bredaseweg 15b, 4881DC Zundert

- a. 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. . Men denkt aan planschade wanneer er geen oprit voorzien wordt aan de Verlengde Hofdreef.
- b. De geluidbelasting op de gevels van Bredaseweg 15a en 15b neemt door de aanleg van de Randweg toe tot 53 dB. Indiener wil stiller asfalt in plaats van DAB als deklaag.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Bij de aanleg van de Verlengde Hofdreef is destijds met indiener 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 indiener een zo optimaal mogelijke ontsluiting van het bedrijf aan de Bredaseweg te realiseren, daarbij rekening houdend met verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer. Ten aanzien van eventuele verzoeken om planschade wordt verwezen naar in algemeenheid naar het antwoord in paragraaf 2.5.
- Ad b. Dit onderdeel wordt gezien als een zienswijze op het ontwerpbesluit hogere waarde. Korthedshalve wordt verwezen naar de nota van zienswijze die hierbij hoort.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.13 H.G. Hover, Aanstee 15, 4882 BV, Klein Zundert en A.G.H. Keijzers, Schoolpad 31, 4882 BV Klein Zundert

253 ondertekenaars, voornamelijk uit Klein Zundert

R. Hendriks. Aanstee 28, 4882 BV Klein Zundert

10 ondertekenaars, uit Kapellekestraat

- a. Ook na realisatie van de Randweg volgens de noordwestelijke variant vertoont de verbinding tussen A16 en A58 nog steeds een behoorlijk aantal stukken waar geen 80 km/u mogelijk is. De Randweg dient daardoor geen regionaal belang.
- b. In het MER wordt om regionaal belang aan te tonen ten onrechte verwezen naar het kentekenonderzoek van Kragten (2005) en een Quicksan van Compositie 5 (2007).
- c. Het verkeersmodel is niet getoetst met de werkelijkheid, omdat in het MER staat dat de intensiteiten uit dit model kunnen afwijken.
- d. In de diverse rapporten worden telkens andere verkeerscijfers gebruikt.
- e. Er ontbreekt een recent uitgevoerd kentekenonderzoek, waaruit men kan afleiden hoe de belangrijkste verkeersstromen lopen.
- f. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. staat dat nut en noodzaak van de Randweg vooral is gekoppeld aan het oplossen van de leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert en niet zozeer aan het oplossen van lokale en regionale bereikbaarheidsproblemen.
- g. De oostelijke variant is in het MER ten onrechte buiten beschouwing gelaten.
- h. Gevreesd wordt voor sluipverkeer op de route Willem Passtoorsstraat-Veldstraat en de route rotonde Kapellekestraat-Willem Passtoorsstraat-Veldstraat
- i. In het MER en ontwerp-bestemmingsplan staat letterlijk dat de noordwest variant de verkeersproblematiek niet voldoende oplost. Het toch aanleggen van deze variant getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.
- j. De bufferzone in de StructuurvisiePlus wordt niet gerespecteerd.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- k. Onbekend is in hoeverre het verkeer in de Kapellekestraat (gedeelte Klein Zundertseweg – rotonde) zal toenemen door aanleg van de Randweg en afsluiting van de Klein Zundertseweg. Twijfel bestaat of in de geluidsberekeningen met deze toename rekening is gehouden.
- l. De fiets-/voetgangersbrug is een moeilijk te nemen obstakel voor ouderen, gehandicapten en moeders met kinderen en ligt op een sociaal onveilige plaats.
- m. Hoe zal in de toekomst worden omgegaan met de luchtkwaliteit bij een mogelijke vestiging van de nieuwe Brede School naast het Mencia Sandrode?
- n. Het instellen van een snelheid van 80km/h is niet wenselijk omdat dit nadelige gevolgen heeft voor akoestiek.
- o. Meteorologische omstandigheden zijn niet (correct) meegenomen in het geluidoverdrachtmodel.
- p. Stiller asfalt geeft met slijtage minder geluidsreductie waardoor in de loop van de tijd een verkeerd geluidsbeeld wordt gegeven.
- q. Alternatieve tracés zijn niet gedegen en objectief onderzocht, laat staan dat toekomstige ontwikkelingen hierin zijn betrokken. Dit is in strijd met de richtlijnen mer.
- r. De Randweg dient verdiept te worden aangelegd, zodat het natuurgebied minder wordt aangetast.
- s. In het MER wordt geen berekening gemaakt van de toename van het verkeer in de Kapellekestraat. Ook wordt niet gemeld wat voor gevolgen (luchtkwaliteit, trillingen, geluid) dit heeft op de aanliggende woningen aan de Kapellekestraat.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Het regionaal belang van de Randweg is gelegen in de verbetering van de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de N638. Dat er nog punten zijn waar geen 80 km/h kan worden gereden maakt dit niet anders. Het is een misvatting te denken dat een met de rijkswegen concurrerende verbinding tussen de A16 en A58 wordt nagestreefd, het doel is van de provincie is om een goed Regionaal Verbindend Net te realiseren.
- Ad b. Zoals te lezen valt uit de Aanvulling op het MER (p. 3) komt het regionaal belang, anders dan indiener stelt, voort uit verschillende kaders:
 - Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Brabant 2006
 - Duurzaam Veilig categorisering
 - Studie West van de A16
 - Studie OVN+
 - Beter Bereikbaar Brabant
- Ad c. De zinsnede "de intensiteiten uit dit model kunnen afwijken" is door indieners uit de context van deze toelichting gehaald. Het volledige citaat uit het MER p. 15 luidt: *"Doordat nu gebruik is gemaakt van een verkeersmodel kunnen intensiteiten afwijken van de eerder gehanteerde en gepresenteerde intensiteiten. Omdat het verkeersmodel gebaseerd is op de actuele verkeerstellingen en gegevens over verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen, zowel op lokaal als regionaal niveau, vormt het model de meest betrouwbare benadering van de toekomstige verkeersintensiteiten"*.
- Ad d. Zie beantwoording onder 2.12.
- Ad e. Het verkeersmodel is gebaseerd op de actuele verkeerstellingen en regionale inzichten als het gaat om verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen (MER p. 15). Het basisjaar is 2010 en het prognosejaar is 2020. Zie verder de toelichting verkeersmodel (MER p. 199).
- Ad f. Altijd is gesteld dat het zwaartepunt (het vooral) van het oplossend vermogen van de Randweg is gelegen bij de leefbaarheidsproblemen in de Kern Zundert, maar niet uitsluitend. Dit blijkt alleen al uit het feit dat 42% van het verkeer in de Molenstraat 'doorgaand' is (MER p. 17). Dat wil zeggen zonder herkomst of bestemming in de kern Zundert.
- Ad g. De oostelijke variant is wel degelijk meegenomen in het MER. Zie hiervoor de pagina's 31 t/m 35 van het MER en de beantwoording onder 2.7.
- Ad h. Deze vrees is onterecht. Op de genoemde routes zal door aanleg van de Randweg de verkeersintensiteiten op de genoemde routes meer dan halveren, zoals blijkt uit de tabel van 2.11.
- Ad i. Een volledig westelijke randweg heeft ten opzichte van een noordwestelijke variant verkeerskundig gezien een groter probleemoplossend vermogen voor de lokale problematiek, maar heeft geen meerwaarde ten aanzien van de regionale doelstelling van de N638 en legt bovendien een groter ruimtebeslag in het buitengebied.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Daarnaast creëert de noordwestelijke variant geen knelpunt aan de zuidzijde van Zundert. Van strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening is derhalve geen sprake. Zie verder de beantwoording onder 2.7 en 2.8.

- Ad j. De bufferzone tussen de kernen Zundert en Klein Zundert wordt thans beschreven in de Structuurvisie Klein Zundert, die op 1 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de Randweg opgenomen. Voor de bedoelde bufferzone is de StructuurvisiePlus achterhaald als gebiedsvisie. Overigens is in de Aanvulling op het MER onderbouwd waarom is afgeweken van de StructuurvisiePlus 2002.
- Ad k. Op genoemd wegvak neemt in het prognosejaar de verkeersintensiteit toe met 40% toe als gevolg van de aanleg van de Randweg. Met deze toename is rekening gehouden in het berekeningsmodel van het akoestisch onderzoek.
- Ad l. De brug vormt een directe verbinding tussen beide kernen en ontsluit tevens het JeeKaaCee. De brug voldoet aan de landelijke richtlijnen ten aanzien van hellingen, breedte en dergelijke, waardoor deze door voetgangers en fietsers probleemloos kan worden gebruikt. Niet kan worden gezegd dat de route mensonvriendelijk is, omdat deze loopt naast een woonwijk, over de Randweg gaat en bij het JeeKaaCee uitkomt.
- Ad m. 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:
- basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
 - ten behoeve van kinderopvang;
 - als verzorgingshuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
 - 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 ruimschoots 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.
- Ad n. De Randweg krijgt de functie van gebiedsontsluitingsweg, wat betekent dat binnen de bebouwde kom 50 km/h mag worden gereden en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Vanaf de rotonde Kapellekestraat richting de Rucphenseweg/Prinsenstraat loopt de Randweg door het buitengebied en liggen er geen woningen direct langs het tracé. De lengte van het wegvak (circa 800m), zonder tussenliggende aansluitingen, rechtvaardigt een snelheid van 80km/h. Het instellen van een maximumsnelheid van 80 km/h bevordert de doorstroming van het verkeer en het gebruik van de Randweg, wat vanuit zowel de lokale alsook 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.
- Ad o. Door wijzigende weersomstandigheden kan de geluidoverdracht inderdaad sterk beïnvloed worden (windsnelheid en -richting, neerslag en temperatuur), zeker op grotere afstanden vanaf 50 meter. Dat wordt niet tegengesproken. Het geluidoverdrachtsmodel is opgesteld overeenkomstig de wettelijke regeling Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaier. In deze regeling is voor de weersomstandigheden uitgegaan van de meteogemiddelde geluidsoverdracht, zijnde de gemiddelde overdracht bij het Nederlands klimaat. Het hiermee berekende (en of gemeten) geluidniveau is onder meteoraamomstandigheden echter altijd hoger dan het geluidniveau gemiddeld over een langere tijd (meerder dagen), omdat er ook meteorologische omstandigheden optreden waaronder de geluidoverdracht slecht is. De aldus berekende geluidbelastingen (betrekking hebbende op een langere periode) zijn iets hoger dan in werkelijkheid ervaren zal kunnen worden.
- Ad p. Bij de stillere verharding wordt een semi-dichte dunne deklaag toegepast. Deze lagen geven een forse geluidreductie (4 dB bij aanleg voor personenauto's bij 80 km/uur) bij een redelijke duurzaamheid (levensduur 8-10 jaar). In de praktijk blijkt 4 dB reductie bij aanleg goed haalbaar. Na 2 jaar is de achteruitgang 1 dB en na 5 jaar is deze achteruitgang opgelopen tot 2 dB. Deze achteruitgang is in verhouding tot gewone deklaagen, zoals dichtasfaltbeton en steenmastiekasfaltbeton, echter normaal. Ook deze dichte asfaltlagen vertonen namelijk een zelfde achteruitgang in geluidreductie. De slijtage van stil asfalt zit in de rekenmodellen voor het akoestisch onderzoek verdisconteerd. Het model corrigeert automatisch voor de omstandigheid dat door de jaren heen het geluidsreducerend vermogen van het stiller asfalt, afneemt.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Ad q. De voors en tegens van alternatieve tracés zijn uitgebreid gemotiveerd in het ontwerpbestemmingsplan (paragrafen 3.5 t/m 3.8 van de plantoelichting), alsmede de keuze van het voorkeursalternatief. Deze verschillende alternatieven zijn onderzocht in het MER en de Aanvulling op het MER. Door de Commissie m.e.r. is daarop een positief toetsingsadvies uitgebracht.
- Ad r. Er is in de variantenstudie gekeken of de Randweg verdiept kan worden aangelegd, maar dit heeft te veel nadelen. Het belangrijkste nadeel is dat de kern Klein Zundert niet via de Randweg kan worden ontsloten en het verkeer gebruik blijft maken van de Kapellekestraat en de Willem Passtoorsstraat. Dit is niet wenselijk. Daarnaast ligt de Randweg direct langs de Kleine Beek, waardoor het ongewenst is om de Randweg verdiept aan te leggen in verband met mogelijke verstoring van het grondwatersysteem van het beekdal. Daarnaast is het verdiept aanleggen van de Randweg erg kostbaar.
- Ad s. Op genoemd wegvak neemt in het prognosejaar de verkeersintensiteit toe met 40% toe als gevolg van de aanleg van de Randweg. Met deze toename is rekening gehouden in het berekeningsmodel van het akoestisch onderzoek. Voor de woningen Kapellekestraat 15 en 18 vindt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting plaats. Hiervoor zal een besluit hogere waarde Wgh worden genomen. De luchtkwaliteit blijft langs het hele traject beneden $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is ver onder norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- In Nederland bestaan voor de beoordeling van trillingen geen specifieke wetten, zoals die er bijvoorbeeld zijn voor geluidshinder. Wel zijn er de 'Meet- en Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', de zogeheten SBR-richtlijnen. In nieuwe situaties kan gebruik worden gemaakt van modelberekeningen. Anders dan bij geluid, hebben modelberekeningen voor trillingshinder slechts een grof indicatief karakter.

Conclusie

Deze Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.14 J.C.M. Braspenning. Klein Zundertseweg 28, 4881 BG Zundert / M.J.C. Braspenning en I.A.M. Boomaars. Klein Zundertseweg 26E, 4881 BG Zundert

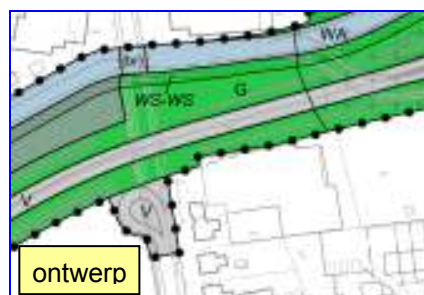
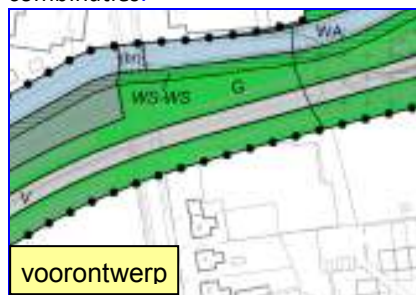
- a. Vrees voor geluidsoverlast voor omwonenden van de Randweg tussen Zundert en Klein Zundert. Tussen de twee nieuwe rotondes dient de snelheid 50 km/h te worden. Hiermee wordt overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voorkomen en scheelt slechts 102 seconden rijtijd.
- b. Klein Zundertseweg is een 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.
- g. De aansluiting van de Randweg op de Prinsenstraat geeft verkeersproblematiek zolang de zuidelijke variant nog niet is aangelegd. Onduidelijk is wat de plannen hiervoor zijn.
- h. Op de kaart van het ontwerpbestemmingsplan is Klein Zundertseweg 28a in een andere kleur weergegeven. Betekent dit dat huis met loodsen verdwijnen? Zoja, wat betekent dit dan voor de geluidhinder.
- i. Het is onacceptabel dat de luchtverontreiniging in de directe woonomgeving fors zal toenemen
- j. Een lagere snelheid voor het wegvak Kapellekestraat – Prinsenstraat is goed voor de externe veiligheid

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- k. Er is onduidelijkheid over de toepassing van stiller asfalt. Waarom is niet gekozen voor tweelaags ZOAB?
- l. Ten onrechte is niet voorzien in afschermende maatregelen en gevelmaatregelen.
- m. De binnenwaarde van 33 dB moet ook met open ramen kunnen worden gehaald. Dit is niet aangetoond.
- n. In de tabel zijn steeds wisselende immissiehoogten aangehouden. Waarom is dit. Indiener wil nergens op de voorgevel een hogere geluidsbelasting.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Uit de akoestische berekeningen is gebleken dat bij de woningen Klein Zundertseweg 28 en 26E de voorkeursgrenswaarde van 48dB wordt overschreden. Door bronmaatregelen kan de waarde voor huisnummer 26E voldoende worden gereduceerd. Na bronmaatregelen heeft huisnummer 28 heeft een 1 dB hogere geluidbelasting, waardoor voor deze woning een hogere waarde procedure dient te worden doorlopen.
- Ad b. Zie beantwoording onder 2.1 en 2.2
- 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 vrachtauto kan draaien. Deze keerlus wordt niet gedimensioneerd op trekker+oplegger combinaties.



- Ad d. Aan de keuze voor het tracé gaat gedegen onderzoek vooraf. Aan de doorsnijding van de EHS ligt een 'nee, tenzij' afweging ten grondslag die instemming heeft van de Provincie. Er 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 verbingszone. Zie verder de beantwoording onder 2.6.
- Ad e. Het betreffende wegtracé is in zowel provinciaal als gemeentelijk beleid gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom betekent dit een snelheid van 50 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Op enkele locaties in het tracé is echter een snelheid van 60 km/h ingesteld in verband met verkeersonveiligheid (bijvoorbeeld in bochten). De functie van gebiedsontsluitingsweg staat niet ter discussie.
- 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. Niet duidelijk is echter waarom indiener verwacht dat de Randweg van invloed zal zijn op onduidelijkheid ten aanzien van postcodes. Daarin verandert het bestemmingsplan niets.
- Ad g. Zie beantwoording onder 2.8.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Ad h. Indiener refereert hier vermoedelijk naar de verbeelding van het voorontwerpbestemmingsplan. Echter, in het ontwerpbestemmingsplan is de verbeelding aangepast. Het bedoelde huis met loodsen valt nu buiten het plangebied.
- Ad i. Zie beantwoording onder 2.4
- Ad j. 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. Het vervoer van gevaarlijke stoffen valt onder het beleidsveld externe veiligheid, waarbij getoetst moet worden aan het plaatsgebonden risico (norm 10^{-6}) en groepsrisico (geen norm, doch oriëntatiewaarde). Uit de berekeningen blijkt dat de Randweg geen plaatsgebonden risico groter dan 10^{-6} zal gaan kennen. Uit de Fn-grafiek volgt dat het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde blijft. Het restrisico is daarom ruimschoots acceptabel.
- Ad k. Tussen de rotondes Kapellekestraat en Prinsenstraat wordt asfalt met een dunne deklaag type B gebruikt (DDB). Dit 'stiller asfalt' levert een geluidsreductie van maximaal 5 dB op. De geluidsreductie van tweelaags ZOAB is vergelijkbaar. Op basis van aanleg en onderhoud is gekozen voor DDB.
- Ad l. Dit onderdeel wordt gezien als een zienswijze op het ontwerpbesluit hogere waarde. Kortheidshalve wordt verwezen naar de nota van zienswijze die hierbij hoort.
- Ad m. Dit onderdeel wordt gezien als een zienswijze op het ontwerpbesluit hogere waarde. Kortheidshalve wordt verwezen naar de nota van zienswijze die hierbij hoort.
- Ad n. Dit onderdeel wordt gezien als een zienswijze op het ontwerpbesluit hogere waarde. Kortheidshalve wordt verwezen naar de nota van zienswijze die hierbij hoort.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

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

De nieuwe woonwijk 'De Schakel' is niet meegenomen in de onderzoeken. Gevreesd wordt voor doorgaand verkeer in de straat Kapelakker vanuit Klein Zundert naar het JeeKaaCee in de Kapelakker. De bijbehorende overlast dient in kaart te worden gebracht.

Gemeentelijke reactie

De Kapelakker is wel degelijk meegenomen in het verkeersmodel dat voor de onderzoeken is gebruikt. Voor de resultaten zie beantwoording onder 2.11.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

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

- a. De gemeente Rucphen ziet af van hun Randweg en stelt dat de N638 geen regionaal belang dient.
- b. Het toetsingsadvies Cie-MER en de daarin resulterende Aanvulling op het MER hebben niet ter visie gelegen.
- c. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. staat dat nut en noodzaak van de Randweg vooral is gekoppeld aan het oplossen van de leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert en niet zozeer aan het oplossen van lokale en regionale bereikbaarheidsproblemen.
- d. Ook na realisatie van de Randweg volgens de noordwestelijke variant vertoont de verbinding tussen A16 en A58 nog steeds een behoorlijk aantal stukken waar geen de doorstroming slecht is. Van een goede verbinding tussen A16 en A58 is daarom geen sprake. De Randweg dient daardoor geen regionaal belang.
- e. Met een verbod op parkeren en laden en lossen in de Molenstraat is er geen doorstromingsknelpunt aldaar.
- f. Er ontbreekt een recent uitgevoerd kentekenonderzoek, waaruit men kan afleiden hoe de belangrijkste verkeersstromen lopen.
- g. Het vrachtverkeer dat zich beweegt tussen de A16 en A58 via Rucphen bedraagt volgens de gemeente Rucphen 7%. De verbinding heeft daarom geen regionaal belang.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- h. Door het weren van de verkeersstroom via een zuidelijke omleiding volgens p. 9 van Aanvulling op het MER, neemt de verkeersbelasting in de Molenstraat aanzienlijk af.
- i. De toename van verkeersintensiteit in de Prinsenstraat is fout berekend.
- j. Door de incomplete westelijke Randweg, ontstaat een nieuw knelpunt op de Prinsenstraat.
- k. Door eenvoudige verkeersmaatregelen en deels upgraden van bestaande wegen kan een veel betere doorstroming en daarmee leefbaarheid worden bereikt.
- l. Met de keuze voor de noordwestelijke variant wordt slechts een deeloplossing bereikt, waarbij de verkeersproblematiek naar andere woongebieden wordt verplaatst.
- m. Een oostelijke variant ligt meer voor de hand.
- n. Een aantal verkeersstromen, met name bestaande uit kwetsbare groepen, moeten de Randweg kruisen. Dit is niet integraal bekeken.
- o. De Randweg komt te dicht bij het schoolgebouw van Mencia Sandrode en geplande functies als MFA en gemeentehuis komen te liggen. De afstand dient volgens de richtlijnen minimaal 50 meter te bedragen, terwijl RIVM en Gezondheidsraad zelfs 300 meter adviseren.
- p. Volgens de Verordening Ruimte moeten ecologische zones zoveel mogelijk worden gerespecteerd. Slechts bij zwaarwegende motieven kan hiervan worden afgeweken. Aangezien er voldoende alternatieven zijn, mogen de ecologische zones niet worden aangetast.
- q. De bufferzone in de StructuurvisiePlus wordt niet gerespecteerd.
- r. Het noordtracé leidt tot 4 km omrijdafstanden ten opzichte van een zuidtracé met extra luchtverontreiniging van dien.
- s. De kernen Zundert en Klein Zundert worden volledig van elkaar afgesneden.
- t. Het instellen van een snelheid van 80km/h is niet wenselijk omdat dit nadelige gevolgen heeft voor geluid en uitstoot.
- u. De hoofdontsluiting voor het langzaam verkeer is de Klein Zundertseweg. Deze route moet in stand worden gehouden omdat de oversteek bij de rotonde onveilig is en de fiets-/voetgangersbrug een moeilijk te nemen obstakel is en op een sociaal onveilige plaats ligt. Door verdiept aanleggen van de Randweg kan de Klein Zundertseweg open blijven middels een ongelijkvloerse kruising.
- v. De Randweg dient verdiept te worden aangelegd, zodat het natuurgebied minder wordt aangetast.
- w. Vanwege de krimp van de bevolking is er geen noodzaak voor een uitbreiding van de kern Zundert. Daarom hoeft de Randweg niet pal tegen de Kleine Beek worden gelegd.
- x. De compensatie van natuur moet dichterbij de buurt van de Randweg plaatsvinden.
- y. De effecten en gevolgen voor de omliggende wegen zijn niet of nauwelijks in beeld gebracht.
- z. Geluidsberekeningen vallen in de praktijk altijd gunstiger uit dan geluidsmetingen. In de berekeningen wordt namelijk van optimale omstandigheden uitgegaan.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Rucphen blijft werken aan een oplossing om de verkeersintensiteit door de kern te reduceren. Dat de oorspronkelijke oplossing voor een verbetering van de verbinding tussen A58 en N638 niet het predikaat regionaal belang heeft gekregen is niet relevant voor dit project. Zie verder beantwoording onder 2.10.
- Ad b. Uit de plantoelichting (pagina's 14 en 15) blijkt dat het toetsingsadvies van Commissie m.e.r. wel degelijk is opgenomen bij de stukken van het ontwerpbestemmingsplan. De door indiener genoemde documenten hebben wel degelijk ter visie gelegen.
- Ad c. Altijd is gesteld dat het zwaartepunt (het vooral) van het oplossend vermogen van de Randweg is gelegen bij de leefbaarheidsproblemen in de Kern Zundert, maar niet uitsluitend. Dit blijkt alleen al uit het feit dat 42% van het verkeer in de Molenstraat 'doorgaand' is (MER p. 17). Dat wil zeggen zonder herkomst of bestemming in de kern Zundert.
- Ad d. Het regionaal belang van de Randweg is gelegen in de verbetering van de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de N638. Dat er nog punten zijn waar geen 80 km/h kan worden gereden maakt dit niet anders. Het is een misvatting te denken dat een met de rijkswegen concurrerende verbinding tussen de A16 en A58 wordt nagestreefd.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Ad e. Door het instellen van éénrichtingsverkeer en een parkeerverbod op de Molenstraat wordt de bestaande komtraverse ontlast, maar ontstaat op de route Willem Passtoorsstraat – Veldstraat een vergelijkbaar hoge verkeersintensiteit als op de huidige Molenstraat. Om de Willem Passtoorsstraat en Veldstraat geschikt te maken als een goed en (verkeers)veilig onderdeel van het Regionaal Verbindend Net zijn ingrijpende maatregelen nodig in het wegprofiel. Deze zijn onaanvaardbaar vanwege het creëren van een nieuw verkeers- en leefbaarheidsprobleem in de kom met nog meer potentiële verkeersconflicten (fietsers, uitritten woningen, bus, vracht- en landbouwverkeer). De problematiek in de kern van Zundert kan daarom alleen maar robuust en toekomstvast worden opgelost door de aanleg van een nieuwe weg buiten de kern.
- Ad f. Het verkeersmodel is gebaseerd op de actuele verkeerstellingen en regionale inzichten als het gaat om verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen (MER p. 15). Het basisjaar is 2010 en het prognosejaar is 2020. Zie verder de toelichting verkeersmodel (MER p. 199).
- Ad g. Het regionaal belang van de Randweg is gelegen in de verbetering van de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied van de N638. Het is een misvatting te denken dat een met de rijkswegen concurrerende verbinding tussen de A16 en A58 wordt nagestreefd.
- Ad h. Bedoeld wordt de nieuwe ontsluiting rechtstreeks op de Wernhoutseweg ten gevolge van de realisatie van het bedrijventerrein "Beekzicht". Deze is in het verkeersmodel en de afwegingen meegenomen.
- Ad i. Zie beantwoording onder 2.11.
- Ad j. De wegtypering van de Prinsenstraat GVVP na aanleg Randweg is 'Gebiedsontsluitingsweg'. Dit betekent dat de weg volgens het GVVP geschikt wordt voor een maximale verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etm. Uit de tabel volgt dat dit maximum in 2020 nog steeds niet wordt bereikt. Van een knelpunt is daarom geen sprake.
- Ad k. Alle geprognosticeerde verkeersintensiteiten blijven binnen het maximum van de wegtyperingen uit het GVVP. Zie verder beantwoording onder 2.11.
- Ad l. Anders dan indiener stelt worden geen nieuwe knelpunten gecreëerd. Verkeersintensiteiten, doorstroming, geluidhinder, externe veiligheid en luchtkwaliteit zijn onderzocht en weerspreken het gestelde.
- Ad m. De oostelijke variant is meegenomen in de afwegingen in het MER. Zie hiervoor de pagina's 31 t/m 35 van het MER. Hierin is tevens gemotiveerd waarom de oostelijke varianten afvallen.
- Ad n. Anders dan indiener stelt is dit juist wel integraal bekeken, getuige het aantal rotondes (met voorrang voor fietsers) en de fiets- en voetgangersbrug.
- Ad o. De door indiener genoemde afstanden betreffen het besluit gevoelige bestemmingen.
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:
- basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
 - ten behoeve van kinderopvang;
 - als verzorgingshuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
 - ten behoeve van een combinatie van functies als genoemd onder a, b of c.
- 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 (ca. $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) komen niet in de buurt van de grenswaarden ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Vanuit het besluit gevoelige bestemmingen is er dus geen bezwaar dat het schoolgebouw, noch andere gevoelige functies langs de Randweg komt te liggen.
- Ad p. Zie beantwoording onder 2.6.
- Ad q. De bufferzone tussen de kernen Zundert en Klein Zundert wordt thans beschreven in de Structuurvisie Klein Zundert, die op 1 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de Randweg opgenomen. Voor de bedoelde bufferzone is de StructuurvisiePlus achterhaald als gebiedsvisie. Overigens is in de Aanvulling op het MER onderbouwd waarom is afgeweken van de StructuurvisiePlus 2002.
- Ad r. Het gestelde kan niet worden geconcludeerd uit onderstaande variantenkaart. Bij diverse verkeersstromen is de afstand juist korter.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -



- Ad.s. Zie beantwoording onder 2.1
- Ad t. De Randweg krijgt de functie van gebiedsontsluitingsweg, wat betekent dat binnen de bebouwde kom 50 km/h mag worden gereden en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Vanaf de rotonde Kapellekestraat richting de Rucphenseweg/Prinsenstraat loopt de Randweg door het buitengebied en liggen er geen woningen direct langs het tracé. De lengte van het wegvak (circa 800m), zonder tussenliggende aansluitingen, rechtvaardigt een snelheid van 80km/h. Het instellen van een maximumsnelheid van 80 km/h bevordert de doorstroming van het verkeer, wat vanuit de regionale doelstelling wenselijk is.
- Ad u. De rotondes worden aangelegd volgens de daarvoor geldende richtlijnen. Daarnaast krijgen fietsers voorrang. Zie verder beantwoording onder 2.2.
- Ad v. 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 w. Een mogelijke krimp van de bevolking betekent niet automatisch dat de kernrand nooit meer zal veranderen. Er zijn meerdere redenen om de Randweg langs de Kleine Beek te leggen. Optie voor woondoeleinden is slechts één hiervan. De mogelijkheid voor de realisatie van voorzieningen is een andere reden. Daarnaast dienen voor de doorstroming extra bochten te worden vermeden.
- Ad x. 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. De resterende aantasting van natuurwaarden wordt om die reden elders gecompenseerd volgens de geldende regels van de Beleidsregel natuurcompensatie van de Provincie. Het plangebied zelf zal echter wel binnen een aantal jaar een natuurlijkere inrichting krijgen wanneer deze wordt ingericht als ecologische verbindingzone.
- Ad y. Zie beantwoording onder 2.11.
- Ad z. Door wijzigende weersomstandigheden kan de geluidoverdracht inderdaad sterk beïnvloed worden (windsnelheid en -richting, neerslag en temperatuur), zeker op grotere afstanden vanaf 50 meter. Dat wordt niet tegengesproken. Het geluidoverdrachtsmodel is opgesteld overeenkomstig de wettelijke regeling Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï. In deze regeling is voor de weersomstandigheden uitgegaan van de meteogemiddelde geluidsoverdracht, zijnde de gemiddelde overdracht bij het Nederlands klimaat. Het hiermee berekende (en of gemeten) geluidniveau is onder meteoraamomstandigheden echter altijd hoger dan het geluidniveau gemiddeld over een langere tijd (meerder dagen), omdat er ook meteorologische omstandigheden optreden waaronder de geluidoverdracht slecht is. De

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

aldus berekende geluidbelastingen (betrekking hebbende op een langere periode) zijn iets hoger dan in werkelijkheid ervaren zal kunnen worden.

Conclusie

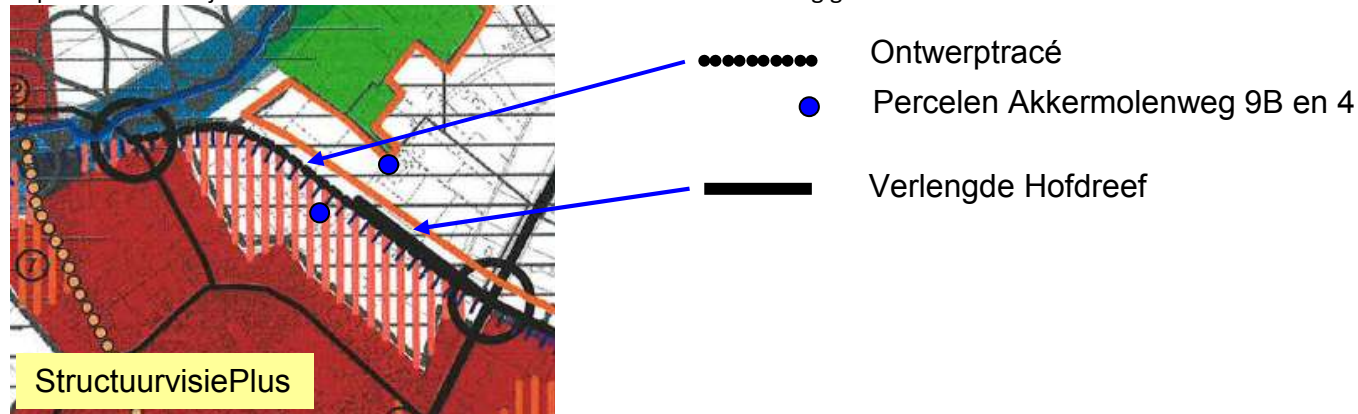
Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.17 J. Huijbregts, Akkermolenweg 4, 4881 BL Zundert en F. Luijten, Akkermolenweg 9B, 4881 BL Zundert.

- a. Verzocht wordt om het tracé van de Verlengde Hofdreef richting Akkermolen op te schuiven, zoals toegezegd in de raadsvergadering van 14 februari 2002.
- b. Aanleg van fietspad aan noordzijde van Randweg tussen rotondes Kapellekestraat en Akkermolenweg.
- c. De besluitvorming betreffende het tracé is onzorgvuldig gezien het gestelde in de StructuurvisiePlus.
- d. De getallen voor de verkeersstromen zijn onbetrouwbaar.
- e. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. staat dat nut en noodzaak van de Randweg vooral is gekoppeld aan het oplossen van de leefbaarheidsproblemen in de kern van Zundert en niet zozeer aan het oplossen van lokale en regionale bereikbaarheidsproblemen.
- f. Er ontstaat een nieuw knelpunt tussen rotonde Prinsenstraat en de Molenstraat met sluipverkeer door wijk De Berk.
- g. De wens (opdracht) van de provincie is doorslaggevend geweest om te kiezen voor de noordelijke variant. Er wordt slechts verwezen naar het PVVP.
- h. Uit de besluitvorming Randweg Rucphen blijkt dat daar geen regionaal belang aangetoond kon worden.
- i. Er ontbreekt een recent uitgevoerd kentekenonderzoek, waaruit men kan afleiden hoe de belangrijkste verkeersstromen lopen.
- j. Een integrale afweging CentrumvisiePlus en Randweg ontbreekt.
- k. De Randweg tast het beekdal ernstig aan.
- l. Omdat de regionale functie van de Randweg geen groot belang heeft had ook onderzoek moeten plaatsvinden naar alternatieven voor uitsluitend de lokale problematiek.
- m. Tijdwinst is geen doorslaggevend argument om op het wegvak tussen de rotondes Kapellekestraat en Rucphenseweg. Veel automobilisten zullen door de Molenstraat blijven rijden omdat dit de kortste route blijft.
- n. Het Mencia schoolgebouw ligt slechts op 20 m afstand van de Randweg. Vanwege luchtkwaliteit is dit niet toegestaan.
- o. Voor aantasting van de EHS geldt het 'nee-tenzij'-principe. Hieraan is niet voldaan.
- p. Indieners wonen op 100 m van de Randweg. Gevreesd wordt voor geluidoverlast en aantasting uitzicht.
- q. Gevreesd wordt voor waardedaling van de woning.

Gemeentelijke reactie

Ad a. De Verlengde Hofdreef is in 2004 aangelegd conform de kaart (zie uitsnede hieronder) bij de StructuurvisiePlus zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 14 februari 2002. Ook is hierop reeds de doortrekking tot aan Klein Zundert weergegeven. Het onderhavige tracé van de noordwestelijke Randweg tussen de rotondes Bredaseweg en Kapellekestraat wijkt dus niet af van de StructuurvisiePlus. In 2002 was nog geen enkele keuze voor een tracé voor de Randweg gemaakt.



- Ad b. Het zandpad langs de sportvelden zal worden verhard. Het pad langs de Kleine Beek is een schouwpad van het Waterschap dat onverhard is en zal blijven omdat het Waterschap langs de Kleine Beek een Ecologische Verbindingszone EVZ) zal realiseren. Het zandpad tussen de Kleine Beek en de Stuivezandseweg zal (gelijktijdig met realisatie van de Randweg) wel worden verhard, zodat een veilige en 'formele' fietsroute gefaciliteerd wordt.
- Ad c. De StructuurvisiePlus is achterhaald als gebiedsvisie. Het door indiener bestreden tracé wordt thans beschreven in de Structuurvisie Klein Zundert, die op 1 maart 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is de Randweg opgenomen. Overigens is in de Aanvulling op het MER onderbouwd waarom is afgeweken van de StructuurvisiePlus 2002.
- Ad d. In de Aanvulling op het MER gerekend met het doorgaand verkeer op de Molenstraat dat geen herkomst en bestemming in de *gemeente* Zundert heeft, terwijl in het MER de cijfers zijn gepresenteerd voor het verkeer dat geen herkomst en bestemming in de *kern* Zundert heeft. De andere rapporten waarnaar wordt verwezen zijn gedateerd en niet meegenomen in de huidige besluitvorming.
- Ad e. Altijd is gesteld dat het zwaartepunt (het vooral) van het oplossend vermogen van de Randweg is gelegen bij de leefbaarheidsproblemen in de Kern Zundert, maar niet uitsluitend. Dit blijkt alleen al uit het feit dat 42% van het verkeer in de Molenstraat 'doorgaand' is (MER p. 17). Dat wil zeggen zonder herkomst of bestemming in de kern Zundert.
- Ad f. Anders dan indiener stelt ontstaan geen nieuw knelpunt Bij de Prinsenstraat. Zie hiervoor de tabel onder 2.11. De verkeersintensiteiten op de genoemde wegvakken blijven minstens tot 2020 binnen de wegcategorisering als aangegeven in het GVVP. Dat wil zeggen dat het wegprofiel op deze verkeersstromen is berekend. Tevens is hierbij rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals de industrieterreinen aan de zuidzijde van de kern Zundert.
- Ad g. Zoals te lezen valt uit de Aanvulling op het MER (p. 3) komt het regionaal belang, anders dan indiener stelt, voort uit verschillende kaders:
- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Brabant 2006
 - Duurzaam Veilig categorisering
 - Studie West van de A16
 - Studie OWN+

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Beter Bereikbaar Brabant
- Ad h. Rucphen blijft werken aan een oplossing om de verkeersintensiteit door de kern te reduceren. Dat de oorspronkelijke oplossing voor een verbetering van de verbinding tussen A58 en N638 niet het predikaat regionaal belang heeft gekregen is niet relevant voor het project Randweg Zundert.
- Ad i. Het verkeersmodel is gebaseerd op de actuele verkeerstellingen en regionale inzichten als het gaat om verkeersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen (MER p. 15). Het basisjaar is 2010 en het prognosejaar is 2020. Zie verder de toelichting verkeersmodel (MER p. 199).
- Ad j. Deze afweging is wel degelijk gemaakt. Zie MER paragraaf 7.2 en Aanvulling op het MER paragraaf 3.2.
- Ad k. Zie beantwoording onder 2.6.
- Ad l. 42% van het verkeer in de Molenstraat is 'doorgaand' (MER p. 17). Dat wil zeggen zonder herkomst of bestemming in de kern Zundert. Alternatieven die deze verkeersstroom niet mede in overweging nemen zijn niet reëel dan wel niet voldoende onderbouwd.
- Ad m. Het betreffende wegtracé is in zowel provinciaal als gemeentelijk beleid gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom betekent dit een snelheid van 50 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h. De functie van gebiedsontsluitingsweg staat niet ter discussie. De voor 2020 geprognosticeerde etmaalintensiteit in de Molenstraat bedraagt circa 13.000 mvt/etm (tabel 3.1 van de Aanvulling op het MER). Deze dient vergeleken te worden met de resulterende etmaalintensiteit van circa 3.000 mvt/etm, na aanleg van de Randweg en na implementatie van de maatregelen uit de Centrumvisie (tabel 6.5 van het MER). Een afname van 77%. Voor de betrouwbaarheid van de geprognosticeerde verkeersstroom door de Molenstraat wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.12.
- Ad n. 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:
- basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
 - ten behoeve van kinderopvang;
 - als verzorgingshuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
 - 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 ruimschoots 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.
- Ad o. Op pagina 63 van het ontwerp-bestemmingsplan staat een uitgebreide nee-tenzij afweging, waarmee de provincie heeft ingestemd. Zie verder beantwoording onder 2.6.
- Ad p. Het geluidsniveau blijft onder de voorkeursgrenswaarde. Hiermee blijft er sprake van een goed woon- en leefklimaat. Zie ook beantwoording onder 2.3. Er is geen recht op blijvend vrij uitzicht.
- Ad q. Indienen kunnen na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een aanvraag voor planschade indienen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

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

- De gehanteerde rekenmethode voor de geluidbelasting is onjuist omdat hier de invloed van onder andere motoren niet in is meegenomen.
- De Randweg tast het beekdal van de Kleine Beek te veel aan.
- 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

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- 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 / Molenstraat en door de Berk zijn hiervoor niet geschikt. Hiermee wordt geen goede ontsluiting van de bedrijventerreinen geboden.
 - f. Een totaalplan ontbreekt, doordat slechts een gedeelte van de westvariant wordt aangelegd.
 - g. Er wordt een nieuw alternatief voorgesteld.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens de geldende regels. De verkeerscijfers uit het verkeersonderzoek zijn gebruikt. Het percentage van motoren (jaargemiddeld beschouwd) is van dien aard dat geen relevante intensiteit aan motoren is te prognosticeren die een bijdrage in de geluidproductie zal geven. Om die reden is de invloed van motoren niet significant.
- Ad b. Zie beantwoording onder 2.6
- Ad c. Zoals uit de tabel van 2.11 valt op te maken, is de toename van verkeer beperkt. Zie verder de beantwoording onder 2.8.
- Ad d. In samenhang met verkeersintensiteit is de geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid onderzocht.
- Ad e. Het gaat hierbij met name om de Prinsenstraat (wegvak Randweg – Berkenring) en de Berkenring nabij de Prinsenstraat. Uit de tabel van 2.11 blijkt dat de verkeersstroom hiervoor ca. 20% bedraagt, hetgeen overeenkomt met 0,8 dB. Hiermee wordt ruimschoots onder de grens van reconstructie in de zin van artikel 87 Wgh gebleven. Ook blijven de verkeersintensiteiten binnen de van toepassing zijnde wegtypering. Het wegprofiel is daarmee tot minimaal 2020 geschikt voor de verkeersstromen die optreden na de aanleg van de Randweg.
- Ad f. In het kader van de noordwest variant is ook de problematiek aan de zuidzijde meegenomen in de planstudie. In de resulterende keuze zijn alle opties open gehouden voor de verkeersafwikkeling van Zundert zuid.
- Ad g. Het door indiener voorgestelde tracé is reeds onderzocht in de 'Studie Zuid', en kan hooguit dienen als aanvulling op het thans gekozen tracé van de Randweg.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.19 Familie Oostvogels. Kapellekestraat 15, 4881 BJ Zundert (tevens namens vier andere indieners).

- a. De woningen Kapellekestraat 15 en Klein Zundertseweg 28A zullen onevenredige trillingshinder krijgen en schade door trilling.
- b. De woningen Kapellekestraat 15 en Klein Zundertseweg 28A zullen onevenredige geluidshinder krijgen.
- c. De begrenzing van het bestemmingsplan loopt gedeeltelijk over ons bedrijf (perceel ZDRT K 5633). Het plan houdt geen rekening met de exploitatie- en ontsluitingsmogelijkheden van ons bedrijf.
- d. In het ontwerp is onvoldoende rekening gehouden met afvoer van hemelwater e.d. waardoor woningen aan de Kapellekestraat 15 en de Klein Zundertseweg 28a overlast krijgen van water.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. In Nederland bestaan voor de beoordeling van trillingen geen specifieke wetten, zoals die er bijvoorbeeld zijn voor geluidshinder. Wel zijn er de 'Meet- en

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', de zogeheten SBR-richtlijnen. In nieuwe situaties kan gebruik worden gemaakt van modelberekeningen. Anders dan bij geluid, hebben modelberekeningen voor trillingshinder slechts een grof indicatief karakter.

- Ad b. Dit onderdeel wordt gezien als een zienswijze op het ontwerpbesluit hogere waarde. Kortheidshalve wordt verwezen naar de nota van zienswijze die hierbij hoort. Het voornemen is om voor Kapellekestraat 15 een hoger waarde van 51 dB vast te stellen en voor Klein Zundertseweg 28A 52 dB en 54 dB (afhankelijk van de gevel).
- Ad c. Deze zienswijze wordt gehonoreerd door naast de bedrijfsloods ruimte te reserveren voor de ontsluiting van de achtergelegen gronden en de bedrijfsgebouwen, zodat de exploitatie en de ontsluitingsmogelijkheden voor het bedrijf in de toekomst gewaarborgd blijven.
- Ad d. Langs nagenoeg het gehele tracé is rekening gehouden met berm sloten. Hier zal geen probleem optreden met de afwatering. Ter plaatse van de rotonde met de Kapellekestraat is beperkt ruimte voor de inpassing van berm sloten. 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 berm sloten. Voor deze oplossing is geen extra ruimte benodigd. De afwatering is daarmee gewaarborgd in het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt wel tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van onderdeel c.

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

De zeer lijvige en gedetailleerde zienswijze van dhr. Machielsen bestaat voor het overgrote deel uit bedenkingen op het toegepaste verkeersmodel. Voor de reactie op dit gedeelte wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.11 en 2.12. Slechts op die onderdelen, waarbij dhr. Machielsen als bewoners direct belanghebbende is wordt in deze nota specifiek gereageerd.

- a. De belangrijke verkeersstroom Berkenring – Prinsenstraat – Veldstraat – Eikenlaan – Onder de Mast is niet in beeld gebracht, door een foute situering van de telpunten in de Veldstraat en Prinsenstraat in het onderzoek van Bureau Kragten. Hierdoor zijn de verkeersintensiteiten in de Prinsenstraat langs de woning van indiener te laag berekend.



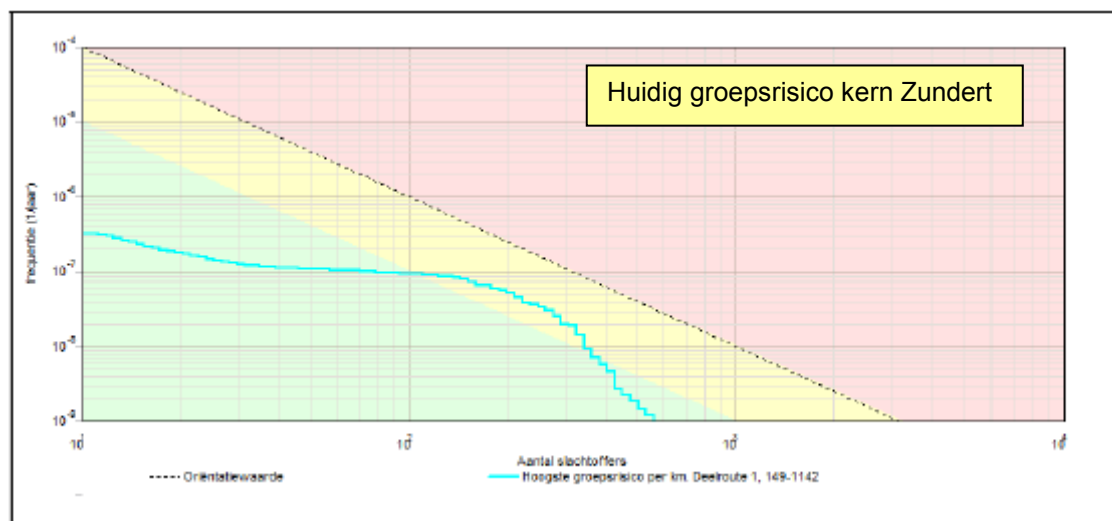
- b. Het woon- en leefklimaat in de Prinsenstraat verslechtert onacceptabel. Welke maatregelen neemt de gemeente om de negatieve effecten te compenseren?
- c. Gevreesd wordt voor trillingshinder.
- d. Uit tabel 2.14 van het MER blijkt dat de Randweg geen effect heeft voor de Prinsenstraat. Echter, uit het akoestisch onderzoek blijkt een toename van circa 4000 mvt/etm. De geluidbelasting neemt hierbij toe met 3 tot 4 dB en varieert tussen de 68 en 72 dB.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- e. Als saneringsverplichtingen worden aangegeven woningen met een geluidbelasting van meer dan 60 dB(A) in 1986. Op basis hiervan kan gesteld worden dat het overgrote deel van de woningen in de Prinsenstraat aangemerkt moet worden als saneringsplichtig. Zijn deze woningen aangemeld bij de overheid. In de huidige situatie is sprake van een geluidbelasting van 65 dB en meer.
- f. Het aanvullende archeologisch proefsleuvenonderzoek had voorafgaand aan de RO-procedure moeten worden uitgevoerd.
- g. Uit tabel 6.22 van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat NO voor de Prinsenstraat met $1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toeneemt. Hiermee wordt niet voldaan aan de voorwaarde van NIBM.
- h. Als gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zal het vervoer van gevaarlijke stoffen door de Prinsenstraat toenemen. Op basis hiervan dient ook voor de Prinsenstraat zowel het plaatsgebonden als het groepsrisico in beeld worden gebracht.
- i. De omvang van de compensatie van de herbegrenzing van de EHS wordt niet duidelijk in beeld gebracht.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Deze bij de zienswijze gevoegde kaart opgesteld door bureau Kragten heeft niets te maken met het bestemmingsplan Randweg. De kaart is onderdeel van een rapport betreffende verkeersproeven die in 2006/2007 zijn uitgevoerd om de invloed van een aantal verkeersmaatregelen inzichtelijk te maken. De resultaten van de verkeersproeven zijn niet gebruikt in de mer-studie.
- Ad b. Op het wegvak Randweg-Berkenring van de Prinsenstraat neemt de verkeersintensiteit met circa 20% toe, hetgeen overeenkomt met 0,8 dB. Op het resterende wegvak Berkenring-Molenstraat neemt de verkeersintensiteit niet toe. Verwezen wordt naar de tabel van 2.11. Te concluderen valt dat op de gehele Prinsenstraat onder de reconstructienorm van 2 dB volgens artikel 87 Wgh wordt gebleven. Compensatiemaatregelen zijn daarom niet aan de orde. De toename van wegverkeer kan worden verwerkt door de beschikbare capaciteit (wegtypering volgens GVP) waardoor van verslechtering woon- en leefklimaat geen sprake is.
- Ad c. In Nederland bestaan voor de beoordeling van trillingen geen specifieke wetten, zoals die er bijvoorbeeld zijn voor geluidshinder. Wel zijn er de 'Meet- en Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', de zogeheten SBR-richtlijnen. In nieuwe situaties kan gebruik worden gemaakt van modelberekeningen. Anders dan bij geluid, hebben modelberekeningen voor trillingshinder slechts een grof indicatief karakter.
- Ad d. Indiener woont aan de Prinsenstraat – wegvak Berkenring-Molenstraat. Zoals uit de gedetailleerde tabel van 2.11 blijkt, neemt hierop de verkeersintensiteit als gevolg van de aanleg van de Randweg niet toe.
- Ad e. Het gestelde, wat daar ook van zij, valt buiten het kader van het bestemmingsplan Randweg. Immers, er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidshinder.
- Ad f. Er is geen wettelijke bepaling die hiertoe verplicht. Het genoemde proefsleuvenonderzoek zal worden uitgevoerd voordat met de fysieke werkzaamheden van de aanleg wordt begonnen.
- Ad g. De Randweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierdoor is een toetsing aan het Besluit NIBM niet aan de orde.
- Ad h. Met het programma RBM II is voor de toekomstige situatie berekend dat de Randweg geen $\text{PR } 10^{-6}$ contour heeft. Daarmee wordt automatisch overal voldaan aan de grenswaarde van het Plaatsgebonden Risico (PR). De hoogte van het groepsrisico in de huidige situatie (vervoer van gevaarlijke stoffen door de kern Zundert) reeds onder de oriëntatiewaarde ligt. De personendichtheid (wonen, winkels, bedrijven) in de kern van Zundert is hoger dan langs de Prinsenstraat. Daarom is in bijlage 11 bij het bestemmingsplan, 'Basisdocument verantwoordingsplicht groepsrisico', gesteld: de hoogte van het groepsrisico voor de toekomstige situatie ter hoogte van de Prinsenstraat zal dan ook zeker niet in boven de oriëntatiewaarde liggen.



Ad i. Anders dan indiener stelt is de compensatie van de herbegrenzing EHS exact in beeld gebracht en op de verbeelding middels de gebiedsaanduiding 'Natuurcompensatie' weergegeven. De verantwoording voor de compensatie volgens het 'nee-tenzij' principe is op pagina 63 van de toelichting van het bestemmingsplan gegeven.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

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

- Toegangsweg voor huisnummer 60 komt nagenoeg voor huisnummer 52 te liggen, waardoor de privacy wordt aangetast. Verzocht wordt om het ontwerpbestemmingsplan zodanig aan te passen dat de nieuwe uitweg, vanaf onze woning parallel aan de Prinsenstraat loopt tot de ontworpen rotonde, en vervolgens het tracé van de Randweg oostelijk volgt.
- Als gevolg van de Randweg wordt de Prinsenstraat zwaarder belast waardoor de geluidsoverlast toeneemt en de luchtkwaliteit afneemt. Daarnaast wordt onze woning niet vermeld in het ontwerp-besluit hogere waarde Wgh.
- De huidige sluis voor onze woning zorgt thans al voor overlast en wikkelt het verkeer niet goed af. Wordt deze na aanleg van de rotonde verwijderd?

Gemeentelijke reactie

Ad a. De toegangsweg van huisnummer 60 komt nabij huisnummer 52 te liggen, omdat de huidige toegangsweg precies op de plaats van de geprojecteerde rotonde uitkomt op de Prinsenstraat. De nieuwe toegangsweg is geprojecteerd langs de rand van het naastgelegen agrarische perceel, waar nu ook al een ontsluiting aanwezig is op de Prinsenstraat. De door indiener voorgestelde alternatieve ontsluiting is verkeerstechnisch niet gewenst.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -



- Ad b. Zie beantwoording onder 2.8. Ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar beantwoording onder 2.3 en 2.4.
Ad c. De bedoelde verkeerssluis ligt buiten het plangebied van het bestemmingsplan en project Randweg.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

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

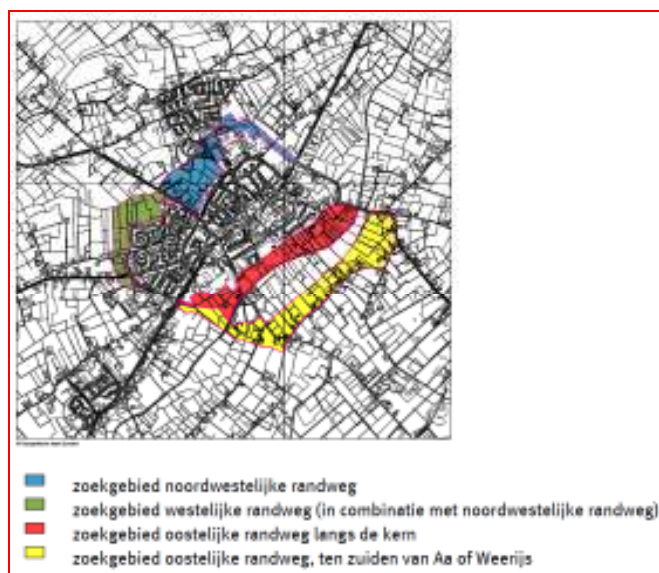
- De Randweg wordt zo dicht mogelijk tegen de Kleine Beek aangelegd. dit is strijdig met de uitgangspunten voor de EHS, EVZ, Nota Ruimte e.d.
- Het kleinschalige landschap wordt onherstelbaar aangetast
- Een maximum snelheid van 60 km/h is minder geluidbelastend voor bewoners en fauna dan de gekozen maximum snelheid van 80 km/h
- In de MER is alleen gekeken naar de noordwestelijke Randweg, aangevuld met de verplichte 0 en 0+.

Gemeentelijke reactie

- Ad a. Er zijn meerdere redenen om de Randweg langs de Kleine Beek te leggen. Allereerst verkeerstechnisch. Voor de doorstroming en verkeersveiligheid dienen extra bochten te worden vermeden. Secundaire overweging is dat hierdoor opties voor toekomstige voorzieningen, bedrijvigheid en woningbouw worden open gehouden.

- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Ad b. In het MER wordt niet ontkend dat sprake is van aantasting van natuurlijke, landschappelijke 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. Zie verder de beantwoording onder 2.6.
- Ad c. De route A58 – E19 behoort tot het provinciaal wegennet. Binnen de bebouwde kom betekent dit een snelheid van 50 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Op enkele locaties in het tracé is echter een snelheid van 60 km/h ingesteld in verband met verkeersonveiligheid (bijvoorbeeld in bochten). Dit laatste is in het wegvak Kapellekestraat-Prinsenstraat niet aan de orde. Echter, op dit wegvak is als bronmaatregel wel stiller asfalt voorzien.
- Ad d. Het gestelde is niet correct. Onderstaande kaart (uit MER p. 31) geeft aan welke zoekgebieden zijn genomen. Op pagina's 31 t/m 35 van het MER staan de overwegingen voor de keuze van de noordwestelijke variant.



Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.23 Werkgroep Randweg Zuidwest Nee!!, Postbus 111, 4880 AC Zundert

Indiener verzoekt om rectificatie van de volgende gemeentelijke reactie uit de inspraaknota: "Uit de verkennende studie ontsluiting Zundert-Zuid is gebleken dat er diverse mogelijkheden zijn om de lokale verkeersproblematiek op te lossen, en dat een zuidwestelijke verbinding het meest optimaal is". Deze reactie zou niet gebaseerd zijn op de juiste feiten.

Gemeentelijke reactie

Indiener doelt waarschijnlijk op het feit dat de studie Ontsluiting Zuid niet definitief is vastgesteld. De studie is echter wel gebaseerd op juiste feiten. Ook in het MER is onderzocht en aangetoond dat een volledig westelijk tracé verkeerskundig de beste oplossing biedt.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

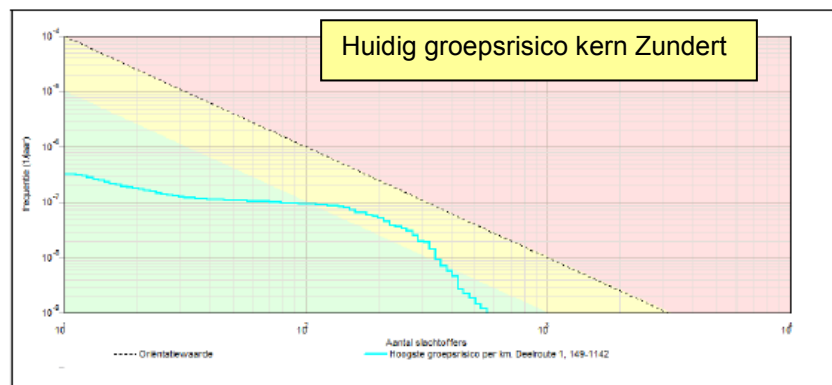
3.24 20 ondertekenaars uit Prinsenstraat

- Het aantal motorvoertuigen per etmaal in de Prinsenstraat tussen de rotonde en de Molenstraat neemt enorm (74%) toe, terwijl de leefbaarheid qua geluidhinder nu al boven 63 dB(A) ligt. Na aanleg van de Randweg zal al het vervoer van gevaarlijke stoffen (350 LPG tankwagens/jaar en 1200 tankwagens/jaar) via de Prinsenstraat gaan.
- Het huidige wegprofiel is niet geschikt voor zo'n toename van verkeer (veiligheid). Verzocht wordt om verkeersremmende maatregelen en geluidwerende maatregelen aan de woningen
- Gevreesd wordt voor extra trillingshinder en –schade.
- Gevreesd wordt voor aantasting van de luchtkwaliteit

Gemeentelijke reactie

Ad a. Uit de tabel van 2.11 blijkt dat de verkeerstoename voor het wegvak rotonde-Berkenring circa 20% bedraagt, hetgeen overeenkomt met 0,8 dB. Er is zodoende geen sprake van reconstructie in de zin van artikel 87 Wgh. Op het resterende wegvak Berkenring-Molenstraat is geen sprake van een verkeerstoename ten gevolge van de aanleg van de Randweg. Hiermee valt de gestelde problematiek van leefbaarheid en geluidhinder, wat daar ook van zij, buiten het kader van het bestemmingsplan Randweg.

Met het programma RBM II is voor de toekomstige situatie berekend dat de Randweg geen PR 10^{-6} contour heeft. Daarmee wordt automatisch overal voldaan aan de grenswaarde van het Plaatsgebonden Risico (PR). De hoogte van het groepsrisico in de huidige situatie (vervoer van gevaarlijke stoffen door de kern Zundert) reeds onder de oriëntatiewaarde ligt. De personendichtheid (wonen, winkels, bedrijven) in de kern van Zundert is hoger dan langs de Prinsenstraat. Daarom is in bijlage 11 bij het bestemmingsplan, 'Basisdocument verantwoordingsplicht groepsrisico', gesteld: de hoogte van het groepsrisico voor de toekomstige situatie ter hoogte van de Prinsenstraat zal dan ook zeker niet in boven de oriëntatiewaarde liggen.



- Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' -

- Ad b. Volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is de Prinsenstraat een 'gebiedsontsluitingsweg', die is ingericht voor een verkeersintensiteit tot 10.000 mvt/etm. Zoals uit de tabel van 2.11 blijkt, blijft de geprognosticeerde verkeersintensiteit tot minimaal 2020 beneden het maximum, waarvoor het wegprofiel geschikt is.
- Ad c. In Nederland bestaan voor de beoordeling van trillingen geen specifieke wetten, zoals die er bijvoorbeeld zijn voor geluidshinder. Wel zijn er de 'Meet- en Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', de zogeheten SBR-richtlijnen. In nieuwe situaties kan gebruik worden gemaakt van modelberekeningen. Anders dan bij geluid, hebben modelberekeningen voor trillingshinder slechts een grof indicatief karakter.
- Ad d. Zie beantwoording onder 2.4.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.25 Exploitatiemaatschappij van de Wouw BV, Molenstraat 160, 4881 GG Zundert

Na realisering van de Randweg en met name door het geplande eenrichtingsverkeer in de Molenstraat komt het brandstofverkooppunt geïsoleerd te liggen en voorziet men omzetverlies.

Gemeentelijke reactie

Het brandstofverkooppunt blijft bereikbaar. Als de ondernemer meent toch schade te lijden, dan kan hij een verzoek om nadeelcompensatie indienen. De ondernemer kan, indien zich dit voordoet, te zijner tijd een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie indienen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

3.26 S. van Dongen, Kappelakker 41, 4881 BL Zundert (namens Kapelakker 39, 41, 43, 45)

- a. Het ontwerpbesluit hogere waarde is gebaseerd op het akoestisch onderzoek (0196747) d.d. 20 december 2011. De verkeersintensiteiten in het MER zijn hoger. Ook zijn in het akoestisch onderzoek te weinig harde bodemgebieden ingevoerd. Verzoek om akoestisch onderzoek aan te passen.
- b. In het ontwerpbesluit hogere waarde wordt geen afweging gegeven waarom overdrachtsmaatregelen niet haalbaar zijn en welke overdrachtsmaatregelen zijn bekeken.
- c. Verzocht wordt om in het definitieve besluit onderzoeksresultaten van de geluidwering van de gevels op te nemen zodat aangetoond kan worden dat in verblijfruimten het geluidniveau onder 33 dB blijft.

Gemeentelijke reactie

Dit is een zienswijze op het ontwerpbesluit hogere waarde. Korthedshalve wordt verwezen naar de nota zienswijzen die hierbij hoort.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

4. Wijzigingen ontwerp bestemmingsplan

4.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Zienswijze 3.2

Als gevolg van zienswijze 3.2 worden de Regels aangepast. Er wordt een regel 10.1.4 toegevoegd:

"10.1.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Het is verboden op de in dit artikel bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

a. *het hebben of aanleggen van beplantingen die hoger wordt dan de bouwhoogte die ingevolge artikel 10.1.1 en 10.1.2 voor bouwwerken is toegestaan."*

De regel voor de afwijkingsbevoegdheid wordt als volgt gewijzigd:

"10.1.3 Afwijking omgevingsvergunning vrije windvang en/of zicht

Het bevoegd gezag is bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in 10.1.1 en 10.1.2 ten behoeve van het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mits daardoor de vrije windvang en/of het zicht niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, of indien toepassing van de in 10.1.1 bedoelde afstands- en/of hoogtematen de belangen in verband met de nieuw op te richten bebouwing onevenredig zouden schaden. Hierover dient tevoren advies te zijn ingewonnen bij een door het college van burgemeester en wethouders aan te wijzen onafhankelijke deskundige."

Zienswijze 3.7

Als gevolg van. zienswijze 3.7 wordt de bestemming Verkeer ter hoogte van de rotonde Bredaseweg uitgebreid bij de zuidelijke aansluiting van deze rotonde en de parallelweg richting Mencia Sandrode.

Zienswijze 3.19

Als gevolg van zienswijze 3.19 wordt de grens van de bestemming Groen ter hoogte van het bedrijfsgebouw van indiener aan de Klein Zundertseweg gewijzigd.

4.2 Ambtelijke wijzigingen

Herbepenging Ecologische Hoofdstructuur

Op de Verbeelding is het gebied waar de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) wordt verwijderd (ter hoogte van de assortimentstuin en bij de verlegging van de Kleine Beek) aangeduid met een aparte arcering. Dit is ook gebeurd waar de nieuwe EHS wordt toegevoegd, namelijk op het compensatieperceel langs de Turfvaart bij Achtmaal.

Aanpassing bestemming Verkeer

De bestemming Verkeer van de parallelweg, die vanaf de Bredaseweg naar het Mencia Sandrode loopt is iets verbreed in de bocht naar de Bredaseweg om daarmee een goede toekomstige ontsluiting op de Bredaseweg te kunnen realiseren. Ook is een aanduiding (os) opgenomen t.b.v. de toekomstige ontsluiting van het gebied Verlengde Hofdreef.

*Behoort bij het besluit van de raad van de
gemeente Zundert d.d. 25-6-2012,
Vaststelling bestemmingsplan
Randweg Zundert*

*De griffier
B. Rijsbergen*