

VASTSTELLINGSBESLUIT
BESTEMMINGSPLAN “STRATERIS 44-44C TE NEDERWEERT ”
GEMEENTERAAD VAN NEDERWEERT

20 november 2018



INHOUDSOPGAVE

	Paginnummer
1. Procedure	3
1.1. Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan	
1.2. Vooroverleg bestemmingsplan	
2. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan	12
3. Exploitatieplan	12
4. Besluit	13
5. Bijlagen	15

1. Procedure

1.1. Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.8. van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Strateris 44-44C te Nederweert' van 20 januari 2017 tot en met 2 maart 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er vijf schriftelijke zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn afkomstig van de bewoners van de Bloemerstraat 1, de Bloemerstraat 2, de Bloemerstraat 2B, de Hoebensstraat 3 en de Hoebensstraat 7. Alle ingediende zienswijzen waren tijdig ingediend en ontvankelijk. Er zijn gedurende het traject van de beantwoording van de zienswijzen aanvullingen op vier van de zienswijzen ontvangen. Deze worden eveneens hieronder behandeld.

Onderstaand wordt een samenvatting van de zienswijzen weergegeven. Daar waar de zienswijze omvattender is, is zij wel meegenomen in de beoordeling. Per onderdeel wordt een beoordeling en een conclusie gegeven.

Zienswijze en beoordeling:

Bewoner Bloemerstraat 2B

Geluidshinder zal toenemen door weerkaatsing van de omliggende bebouwing, dit noodzaakt aanvullend onderzoek

Bij de planstukken is een akoestisch rapport overgelegd. Dit onderzoek is aangepast nav de inzichten over de vervoersbewegingen. Uit dit rapport blijkt dat het akoestische onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de voorschriften van de "Handleiding rekenen en meten industrielawaai". In het gebruikte rekenmodel is de omliggende bebouwing opgenomen (zie onder 2.2. van het rapport). Het akoestisch onderzoek is correct uitgevoerd, voor zover omliggende gebouwen het geluid weerkaatsen is dit meegenomen in het onderzoek. Er is geen aanvullend onderzoek nodig.

Verkeersveiligheid is in het geding door de geringe breedte van de weg

Verkeerstellingen uit oktober 2017 geven een erg laag absoluut aantal van 193 vervoersbewegingen op de weg. Het aandeel van ca 20 procent vrachtverkeer is vrij hoog, normaal voor een weg in het buitengebied is 10 a 11 procent. Echter gelet op de lage absolute aantallen van ca 40 vervoersbewegingen met zwaar vrachtverkeer, is de belasting niet afwijkend van een vergelijkbare weg in het buitengebied. Ook deze wegen zijn vrij smal. De breedtes van de voertuigen zoals opgegeven door de initiatiefnemer zijn maximaal 2,8 m. Via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan wordt geborgd dat de voertuigen van het bedrijf niet breder dan drie meter mogen zijn. Via een passeerhaven die op het terrein van de initiatiefnemer wordt aangelegd en een lengte van 40 meter zal hebben wordt een extra mogelijkheid tot passeren geboden die de verkeersveiligheid verbetert. Gelet hierop is de nieuwe situatie niet onaanvaardbaar onveilig.

Kapotgereden bermen doordat de straat niet berekend is op het zware materieel

Ter plaatse van de inrit van het bedrijf is de berm inderdaad kapotgereden. Gelet op de maatregelen die nog worden getroffen, namelijk een passeerhaven en een bredere inrit zal dit in de toekomst aanzienlijk verminderen.

Noodzakelijkheid buitenopslag is niet aangetoond

De noodzakelijkheid van de buitenopslag is in de aangepaste stukken wel opgenomen.

Het is niet duidelijk hoe hoog de afschermende beplanting is en hoe hoog het talud

De hoogte van het talud was inderdaad niet aangegeven. Dit wordt verduidelijkt in de aangepaste stukken.

Het verschil tussen loonwerkzaamheden en grondverzetwerkzaamheden is niet juist overgenomen in het akoestisch onderzoek en de verkeersbewegingen.

In het bedrijf vinden naar opgaaf zowel loonwerk als grondverzet plaats. Er zijn daarom verkeerstellingen verricht van de feitelijke situatie, die naar de toekomst voortgezet zal worden. In het akoestisch onderzoek (zie o.a. hoofdstuk 3) zijn de bedrijfsactiviteiten en bedrijfssituaties, voor zover relevant voor geluid, voldoende beschreven. Alle relevante geluidsbronnen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Of het geluid afkomstig is van loonwerkzaamheden dan wel van grondverzetwerkzaamheden is niet relevant voor de optredende geluidbelastingen en beoordeling daarvan.

De geluidswaarden zijn berekend in plaats van gemeten. Berekenen valt altijd gunstiger uit.

Bij onderzoeken naar geluidsbelasting in het kader van vergunningverlening of bestemmingsplanprocedures gaat het om het beoordelen van een toekomstige situatie, er moeten verschillende bedrijfssituaties worden beoordeeld en dit op diverse gevoelige objecten. Zulk een totaalbeoordeling kan niet plaatsvinden door middel van enkel metingen. Het is daarom gebruikelijk en algemeen aanvaard dat dit gebeurt aan de hand van voorgeschreven rekenmodellen. De bronvermogens van de afzonderlijke bronnen die in de rekenmodellen worden ingevoerd zijn gebaseerd op kengetallen die wel op metingen zijn gebaseerd. De resultaten geven een voldoende betrouwbaar beeld van de werkelijk optredende geluidsbelastingen. Conclusie is dat redelijkerwijs kan worden voldaan aan de geluidnormen en dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Verzocht wordt om de buitenopslag niet toe te staan of goed in te passen. Ook wordt verzocht om maatregelen te treffen aangaande verkeersveiligheid en infrastructuur en tijden af te grenzen aan het in bedrijf hebben van materieel op de locatie.

De buitenopslag wordt ingeplant zodat deze niet in het zicht ligt. Ook worden aanvullende maatregelen aangaande verkeersveiligheid genomen. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de opgegeven bedrijfssituatie voldoet aan de akoestische normen, zodat het opnemen van andere tijden niet noodzakelijk is.

Aanvullend is een zienswijze ingekomen op een aanvullend verkeersrapport op de zienswijzen.

De conclusie getrokken op pagina 3 van het rapport dat als het bouwvlak intensieve veehouderij volledig benut zou worden er meer vervoersbewegingen zouden optreden, is te kort door de bocht en zou alleen onderbouwd kunnen worden door metingen.

Grotere bedrijven hebben een grotere verkeersaantrekkende werking. Dit is zichtbaar in de CROW-richtlijnen voor verkeersaantrekkende werking die per 100 m² bruto vloeroppervlak een aantal vervoersbewegingen aangeven. Nu deze werking niet gekwantificeerd wordt door Kragten, er wordt enkel gesteld dat tov de intensieve veehouderij zoals die tot voor kort in werking was, een grotere benutting van het bouwvlak tot een grotere verkeersaantrekkende werking leidt, is deze conclusie volledig gerechtvaardigd, zeker als men de diverse soorten agrarische bedrijven in acht neemt die aanwezig mogen zijn binnen de bestemming.

Blz. 4/tabel verkeerskundige situatie. Kragten vergelijkt de feitelijke situatie met het ontwerp bestemmingsplan. Dit is een fout startpunt, want men dient de situatie vóórdat er een grondverzetbedrijf werd gedoogd te vergelijken met de huidige gedoogde situatie (= kolom ontwerp bestemmingsplan) en vervolgens nog eens met een situatie waarbij de aanwezige bebouwing volledig wordt benut voor het grondverzetbedrijf c.q. de eventuele vrije ruimte wordt gebruikt voor uitbreiding van het machinepark. Dat volgens Kragten uit analyse dan blijkt, dat ontwerp bestemmingsplan kan leiden tot een "lichte verslechtering" op het gebied van verkeersontwikkeling is gebaseerd op een foutieve vergelijking. De genoemde feitelijke situatie is niet die van voor het moment van gedogen van grondverzetbedrijf! Ten opzichte van de situatie van veehouderij stijgt zowel het aantal verkeersbewegingen fors, de zwaarte van het verkeer stijgt fors (zwaarder materieel), alsmede de lengte van de voertuigen stijgt fors (verkeersonveiliger). Zoals bekend kan/mag bijvoorbeeld een vrachtwagen nooit uitwijken in een berm (gevaar van schuiven vrachtwagen en/of lading). Hoe staat het dan met de verkeersveiligheid bij het passeren van een grondverzetmachine en/of tractor met lange aanhanger? Of fietsers en wandelaars? Hier dient de gemeente haar verantwoordelijkheid te kennen en te nemen!

Ook de bestemde situatie van agrarisch bedrijf wordt vergeleken. Deze grond treft daarom geen doel. Een niet-agrarisch bedrijf mag niet uitbreiden in bebouwing. Een agrarisch bedrijf wel. In hoeverre de bebouwing nu volledig benut is, is niet bekend. Gelet daarop worden de vervoerbewegingen via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan gemaximeerd.

Overigens mogen vrachtwagens wel uitwijken in de berm, daar is de berm voor bedoeld. Er is zeker meer wandel- en fietsverkeer op de Bloemerstraat wegens haar ligging in een kernrandzone, de straat ligt echter niet in een wandelroute of fietsroute. De straat en berm zijn samen breed genoeg om fietsers en voetgangers te kunnen laten uitwijken bij tegemoetkomend zwaar verkeer, zeker gelet op het door initiatiefnemer gebruikte materieel dat volgens zijn opgaaf niet breder dan 2,8 m is. Via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan zal worden geborgd dat de breedte van de voertuigen niet breder is dan 3 meter, ook naar de toekomst toe. Gelet daarop wordt de verkeersveiligheid niet onevenredig aangetast, zeker gelet op de aan te leggen passeerhaven.

De kans op het passeren van twee zware voertuigen is niet afdoende onderbouwd, die is juist wel erg groot. Daarnaast wordt voorbijgegaan aan zwakker verkeer en het kapotrijden van de berm

De kans is afhankelijk van het aantal zware voertuigen op een etmaal, dat is nu ca 40. Bij 40 voertuigen, grotendeels afkomstig van dit bedrijf, is de spits met name vertrekkend en in de avondspits arriverend, dus in dezelfde richting. Gelet daarop is de kans dat zwaar verkeer elkaar in een tegengestelde richting tegenkomt inderdaad erg klein. Nu deze kans niet nader gekwantificeerd kan worden, en van weggebruikers wordt verwacht dat zij de algemene verkeersregels in acht nemen, is de kans niet onevenredig benadelend voor de verkeersveiligheid.

Er vindt nu geen gedeeltelijke ontsluiting via Strateris plaats zoals het onderzoeksbureau veronderstelt. De geluidsproblematiek die met een volledige ontsluiting via Strateris samenhangt is door de initiatiefnemer zelf gecreëerd door de woning naar bedrijfswoning om te zetten en de oprit te verleggen.

Dit is slechts deels het geval. Ook andere woningen aan de weg Strateris worden naar alle waarschijnlijkheid te zwaar belast.

De genoemde jurisprudentie gaat over een zaak waar eerder al overlast bestond, die na de realisatie nauwelijks meer zou kunnen zijn. Als zodanig is de zaak niet vergelijkbaar.

De genoemde jurisprudentie gaat over de afweging tussen de oude en nieuwe situatie en dat de gemeente hier de maximale planologische invulling in mag betrekken. De maximale planologische invulling geeft een hogere verkeersaantrekkende werking voor het voorheen bestaande agrarische bedrijf dan dat feitelijk aanwezig was. De zaak is daardoor wel vergelijkbaar.

Het adviesbureau suggereert dat een persoonlijk belang van de initiatiefnemer richting kan geven voor de rechter. De vraag is waar dat op gebaseerd is.

Het adviesbureau gaat op informatieve en algemene wijze in op de rechterlijke toetsing. In een geval van belangenafweging speelt ook het belang van de initiatiefnemer mee, net zoals dat van de omwonenden. De rechter toetst een dergelijke belangenafweging om te zien of ze redelijk is.

Aanvullend is een aanvulling op de zienswijze ontvangen naar aanleiding van het nieuwe akoestische onderzoek. Nieuwe punten die hieruit zijn gekomen zijn hieronder beantwoord.

Het doortrekken van de loods samen met een verhoging van de aarden wal brengt slechts een geringe verbetering vanuit geluid met zich mee. In de avonduren is dit voor de Bloemerstraat 1 en 2B een kleine verslechtering.

Er wordt in het nieuwe akoestische onderzoek nog steeds ruimschoots voldaan aan de geluidsnormen, bij alle woningen.

Geluids- en trillingshinder van rijdend zwaar materieel is echter de grootste bron van hinder. Een verbreding van de weg met grasbetonbanden leidt tot verslechtering van deze situatie door de grotere snelheden die voor het verkeer mogelijk worden.

Ook vanuit het aspect indirecte hinder wordt voldaan aan de normen. Doordat verbreding met grasbetonbanden geen visuele verbreding van de weg veroorzaakt versnelt het verkeer hierdoor niet.

Bewoner Bloemerstraat 1

Het verschil tussen loonwerk en grondverzet is onvoldoende meegenomen in de akoestische berekeningen en verkeersaantallen.

In het bedrijf vinden naar opgaaf zowel loonwerk als grondverzet plaats. Er zijn daarom verkeerstellingen verricht van de feitelijke situatie, die naar de toekomst voortgezet zal worden. In het akoestisch onderzoek (zie o.a. hoofdstuk 3) zijn de bedrijfsactiviteiten en bedrijfssituaties, voor zover relevant voor geluid, voldoende beschreven. Alle relevante geluidsbronnen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Of het geluid afkomstig is van loonwerkzaamheden dan wel van grondverzetwerkzaamheden is niet relevant voor de optredende geluidbelastingen en beoordeling daarvan.

Voorheen, als pluimveebedrijf, was er veel minder verkeer.

Dat is correct. De bestaande bestemming staat echter ook bedrijven toe met een grotere verkeersaantrekkende werking dan de feitelijke invulling. Het pluimveebedrijf was qua woon- en leefklimaat weer ongunstiger op de aspecten geur en fijn stof dan het loonwerk- en grondverzetbedrijf.

De geluidswaarden zijn berekend in plaats van gemeten. Berekenen valt altijd gunstiger uit.

Bij onderzoeken naar geluidsbelasting in het kader van vergunningverlening of bestemmingsplanprocedures gaat het om het beoordelen van een toekomstige situatie, er moeten verschillende bedrijfssituaties worden beoordeeld en dit op diverse gevoelige objecten. Zulk een totaalbeoordeling kan niet plaatsvinden door middel van enkel metingen. Het is daarom gebruikelijk en algemeen aanvaard dat dit gebeurt aan de hand van voorgeschreven rekenmodellen. De bronvermogens van de afzonderlijke bronnen die in de rekenmodellen worden ingevoerd zijn gebaseerd op kengetallen die wel op metingen zijn gebaseerd. De resultaten geven een voldoende betrouwbaar beeld van de werkelijk optredende geluidsbelastingen. Conclusie is dat redelijkerwijs kan worden voldaan aan de geluidnormen en dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Noodzakelijkheid buitenopslag is niet aangetoond

De noodzakelijkheid van de buitenopslag is in de aangepaste stukken wel opgenomen.

Het is niet duidelijk hoe hoog de afschermende beplanting is en hoe hoog het talud

De hoogte van het talud was inderdaad niet aangegeven. Dit wordt verduidelijkt in de aangepaste stukken.

Verkeersveiligheid is in het geding door de geringe breedte van de weg

Verkeerstellingen uit oktober 2017 geven een erg laag absoluut aantal van 193 vervoersbewegingen op de weg. Het aandeel van ca 20 procent vrachtverkeer is vrij hoog, normaal voor een weg in het buitengebied is 10 a 11 procent. Echter gelet op de lage absolute aantallen van ca 40 vervoersbewegingen met zwaar vrachtverkeer, is de belasting niet afwijkend van een vergelijkbare weg in het buitengebied. Ook deze wegen zijn vrij smal. De breedtes van de voertuigen zoals opgegeven door de initiatiefnemer zijn maximaal 2,8 m. Via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan wordt geborgd dat de voertuigen van het bedrijf niet breder dan drie meter mogen zijn. Via een passeerhaven die op het terrein van de initiatiefnemer wordt aangelegd en een lengte van 40 meter zal hebben wordt een extra mogelijkheid tot passeren geboden die de verkeersveiligheid verbetert. Gelet hierop is de nieuwe situatie niet onaanvaardbaar onveilig.

Kapotgereden bermen doordat de straat niet berekend is op het zware materieel

Ter plaatse van de inrit van het bedrijf is de berm inderdaad kapotgereden. Gelet op de maatregelen die nog worden getroffen, namelijk een passeerhaven en een bredere inrit zal dit in de toekomst aanzienlijk verminderen.

De omvang van het bedrijf met dermate zwaar materieel hoort thuis op een industrieterrein

Een loonwerk- en grondverzetbedrijf is een agrarisch gerelateerd bedrijf en als zodanig een bedrijf dat ook in het buitengebied kan liggen. Er zijn meerdere loonwerk- en grondverzetbedrijven die in het buitengebied van Nederweert liggen. Het materieel van het bedrijf is ook niet onevenredig zwaarder dan regulier gebruikt in dergelijke bedrijven.

Verzocht wordt om de buitenopslag niet toe te staan of goed in te passen. Ook wordt verzocht om maatregelen te treffen aangaande verkeersveiligheid en infrastructuur en tijden af te grenzen aan het in bedrijf hebben van materieel op de locatie.

De buitenopslag wordt omringd met beplanting zodat deze niet in het zicht ligt. Ook worden aanvullende maatregelen aangaande verkeersveiligheid genomen. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de opgegeven bedrijfssituatie voldoet aan de akoestische normen, zodat het opnemen van andere tijden niet noodzakelijk is.

Bewoner Bloemerstraat 2

Door de start van het loonbedrijf zijn de aantallen verkeersbewegingen sterk toegenomen en vinden deze ook in de vroege ochtend en late avond plaats.

Dit is correct. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt echter dat het bedrijf nog steeds voldoet aan de geluidsnormen.

De oprit is verplaatst naar de Bloemerstraat, wat meer hinder met zich meebrengt.

De afstand van de oprit aan de Bloemerstraat naar de woningen van derden is groter dan de afstand van de oprit aan de Strateris, ook als de nieuwe burgerwoning in het plan daarin niet wordt meegenomen. Er is zeker meer akoestische hinder op de Bloemerstraat dan in de voorgaande situatie, maar de situatie is akoestisch beter dan bij ontsluiting aan de Strateris.

Er heeft geen overleg met de buurtbewoners plaatsgevonden.

Overleg heeft na de ter inzage legging alsnog plaatsgevonden. Hoewel het altijd de aanbeveling verdient om wel dialoog te voeren met de omgeving is dit geen verplicht onderdeel in een ruimtelijke procedure.

De verkeersveiligheid van langzaam verkeer is in het geding doordat de weg te smal is voor dit zware verkeer.

Verkeerstellingen uit oktober 2017 geven een erg laag absoluut aantal van 193 vervoersbewegingen op de weg. Het aandeel van ca 20 procent vrachtverkeer is vrij hoog, normaal voor een weg in het buitengebied is 10 a 11 procent. Echter gelet op de lage absolute aantallen van ca 40 vervoersbewegingen met zwaar vrachtverkeer, is de belasting niet afwijkend van een vergelijkbare weg in het buitengebied. Ook deze wegen zijn vrij smal. De breedtes van de voertuigen zoals opgegeven door de initiatiefnemer zijn maximaal 2,8 m. Via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan wordt geborgd dat de voertuigen van het bedrijf niet breder dan drie meter mogen zijn. Via een passeerhaven die op het terrein van de initiatiefnemer wordt aangelegd en een lengte van 40 meter zal hebben wordt een extra mogelijkheid tot passeren geboden die de verkeersveiligheid verbetert. Gelet hierop is de nieuwe situatie niet onaanvaardbaar onveilig.

De weg is vaak vies en modderig en de bermen zijn kapotgereden.

Eenieder die de weg bevuilt dient deze ook weer schoon te maken. Hierop kan de gemeente controleren. De toestand is echter niet dusdanig dat deze de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Ditzelfde geldt voor de toestand van de bermen.

Bij de komst van de nieuwe randweg gaat alle verkeer over de Bloemerstraat langs onze woning.

Indien de randweg wordt aangelegd dient ook voor dat plan een onderbouwing voor de verkeerssituatie te worden geleverd. Dat staat los van dit plan.

Mogelijk zijn er in goed overleg afspraken mogelijk die de hinder beperken en de uitbreiding van het bedrijf toch mogelijk maken.

Gelet op de aanpassingen in het plan acht de gemeente de planologische vestiging van het bedrijf mogelijk. Aanvullende afspraken tussen omwonenden en bedrijf onderling die de mogelijkheden van het bedrijf beperken, liggen tussen die partijen, de gemeente staat daar buiten.

Bewoner Hoebensstraat 3

De conclusie over het Rijksbeleid is onjuist, het besluit over de wijziging dient decentraal genomen te worden.

Ook plannen die onder de bevoegdheid van de gemeenteraad vallen, zoals deze bestemmingsplanherziening, dienen het rijksbeleid in acht te nemen. Er staat nergens in dit onderdeel dat het zou gaan om een rijksplan.

Volgens het POL2014 dienen de accenten te liggen op ontwikkeling voor nieuwe bedrijfslocaties voor de landbouw.

Nieuwe bedrijfslocaties voor de intensieve veehouderij zijn enkel mogelijk in een landbouwontwikkelingsgebied. De Strateris 44 is geen landbouwontwikkelingsgebied. De zone buitengebied waar de Strateris 44 in het POL 2014 in is gelegen kent meerdere accenten en omvat diverse gebieden. Hier vallen ook gebieden onder waar juist geen toename in de landbouw gewenst is zoals kernrandgebieden. De Strateris 44 is gelegen in een kernrandgebied. In een dergelijk gebied is het accent terugdringen van de milieubelasting van de landbouw eerder aan de orde, ook een accent in het buitengebied.

Gezien de forse toename in verkeersbewegingen, tot 20-30 per dag, is onderzoek wegverkeerslawaaï wel nodig

In het akoestisch rapport is ook onderzoek verricht naar de geluidsbelasting ten gevolge van verkeer van en naar de inrichting (zogenaamde indirecte hinder). Er wordt voldaan aan de geluidnormen zoals opgenomen in de circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting'.

De Hoebensstraat is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek en ook een aantal andere kavels niet.

De woningen aan de Hoebensstraat zijn niet de maatgevende woningen. Dit blijkt ook uit het nieuwe akoestische onderzoek waar deze woningen wel zijn meegenomen en waaruit blijkt dat hier ruim aan de normen voldaan wordt.

Er wordt in de toelichting niet vermeld dat het personeel gedurende de dag meerdere keren op en neer naar de bedrijfslocatie rijdt. Hierdoor is er sprake van zeker 20-30 verkeersbewegingen per dag.

Naar aanleiding van de zienswijzen is hier aanvullend onderzoek naar uitgevoerd. De gemeente heeft tellingen van het verkeer uitgevoerd en de initiatiefnemer heeft de eigen vervoersbewegingen ook geturfd. De aantallen vervoersbewegingen van het bedrijf zijn groter dan 20-30 per dag. Er heeft daarom ook aanvullend verkeersonderzoek plaatsgevonden. Door de lage bestaande belasting van de weg en de aanleg van een passeerhaven is geen sprake van een onaanvaardbaar onveilige verkeerssituatie.

Aanvullend is een zienswijze ingekomen op een aanvullend verkeersrapport op de zienswijzen. Deze is enkel een bekrachtiging en herhaling van de zienswijze van de bewoner van de Bloemersstraat 2B.

Bewoner Hoebensstraat 7

Omgeving Strateris/Bloemersstraat/Hoebensstraat is in steeds toenemende mate een woonomgeving aan het worden, daarin past geen uitbreiding van een bedrijf dat veel geluidsoverlast veroorzaakt en met veel grote voertuigen/machines werkt.

De Strateris 44 is gelegen in het buitengebied, in een kernrandzone. Hier is bedrijvigheid mogelijk. Er wordt voldaan aan de geluidsnormen. Indien de Strateris 44 een woonbestemming had gehad, was omvorming niet aan de orde geweest. Het voorheen bestaande pluimveebedrijf heeft echter een zwaardere milieucategorie dan dit grondverzet en loonwerkbedrijf. Dit nieuwe bedrijf heeft niet de emissies van geur en fijn stof die de pluimveehouderij wel had. Daarnaast is er nog veel leegliggend bouwvlak dat bij een agrarisch bedrijf volledig bebouwd mag worden in het vigerende bestemmingsplan. Dat is bij een niet-agrarisch bedrijf niet het geval, dat is gemaximeerd op de bestaande bebouwing. Gelet daarop is het vestigen van dit bedrijf, ook al gebruikt het grote voertuigen en machines toch in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

De uitgang van dit bedrijf ligt (nu) aan de Bloemersstraat, hierdoor rijden er veel grote landbouwvoertuigen over de daarvoor ongeschikte wegen. Bermen en wegen worden kapot gereden

De berm wordt met name kapotgereden ter plaatse van de inrit van het bedrijf. Schade aan weg en bermen is niet van een dermate omvang dat de verkeersveiligheid erdoor in gevaar wordt gebracht.

Deze voertuigbewegingen zorgen nu al voor geluidsoverlast, beginnend heel vroeg en ook op zaterdag. Uitbreiding zal veel meer voertuigen en -bewegingen gaan geven.

De vervoersbewegingen worden via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan begrensd. Deze vervoersbewegingen zijn in het akoestisch onderzoek onderzocht en voldoen aan de geluidsnormen.

Vanwege de afmetingen van de voertuigen zorgt dit voor zeer onveilige verkeerssituaties voor alle overige verkeer: auto's kunnen niet passeren, voor fietsers en voetgangers is het ronduit onveilig op de smalle wegen.

Met een passeerhaven wordt het passeren makkelijker, met een normaal oplettende bestuurder is passeren nu ook mogelijk. De straat en berm zijn samen breed genoeg om fietsers en voetgangers te kunnen laten uitwijken bij tegemoetkomend zwaar verkeer, zeker gelet op het door initiatiefnemer gebruikte materieel dat volgens zijn opgaaf niet breder dan 2,8 m is. Via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan zal worden geborgd dat de breedte van de voertuigen niet breder is dan 3 meter, ook naar de toekomst toe. Gelet daarop wordt de verkeersveiligheid niet onevenredig aangetast, zeker gelet op de aan te leggen passeerhaven.

Hoebensstraat is in toenemende mate een wandelroute geworden, de huidige verkeerssituatie is al verre van veilig.

Door de lage bestaande belasting met vervoersbewegingen van de weg en de aanleg van een passeerhaven is geen sprake van een onaanvaardbaar onveilige verkeerssituatie.

Aanvullend is een zienswijze ingekomen op een aanvullend verkeersrapport op de zienswijzen.

De verkeerssituatie is een (potentieel) probleem voor de zwakkere weggebruikers in combinatie met het zware verkeer.

Door de lage bestaande belasting met vervoersbewegingen van de weg en de aanleg van een passeerhaven is geen sprake van een onaanvaardbaar onveilige verkeerssituatie.

De verkeerstellingen nemen geen wandelaars mee en dat kunnen er best veel zijn, hierdoor geeft het rapport een vertekend beeld.

De straat en berm zijn samen breed genoeg om fietsers en voetgangers te kunnen laten uitwijken bij tegemoetkomend zwaar verkeer, zeker gelet op het door initiatiefnemer gebruikte materieel dat volgens zijn opgave niet breder dan 2,8 m is. Via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan zal worden geborgd dat de breedte van de voertuigen niet breder is dan 3 meter, ook naar de toekomst toe. Gelet daarop wordt de verkeersveiligheid niet onevenredig aangetast, zeker gelet op de aan te leggen passeerhaven.

In de toekomst komt er meer schoolgaand (fiets-) verkeer dat met name gebruik zal maken van de Bloemerstraat, Bosserstraat en Hoebensstraat.

De scholen liggen in Nederweert of anders in andere plaatsen ten zuiden van de Bloemerstraat. De uitbreiding van de wijk Hoebenakker heeft daarom voor dit verkeer weinig gevolgen. Met betrekking van de overige gezinnen met kinderen, woonachtig in het buitengebied, de verkeerssituatie is niet afwijkend tov andere wegen in het buitengebied.

Aanvulling met rapport VVN

Door de bewoners van de Bloemerstraat 2B, Hoebensstraat 3, Hoebensstraat 7 en Bloemerstraat 1 is aanvullend op de zienswijzen een brief aan de gemeenteraad van Nederweert gestuurd met daar een onderzoek bij van de organisatie Veilig Verkeer Nederland. De gemeente heeft deze op 4 september 2018 ontvangen. Omdat dit onderzoek nieuwe informatie betreft relevant voor het plan en deze ruim voor de raadsvergadering van 20 november 2018 is ingekomen, is er voor gekozen om deze brief met rapport als aanvulling op de zienswijzen te behandelen. Het is één brief door de vier bewoners gezamenlijk ondertekend. De behandeling van de gronden wordt daarom hieronder eenmaal weergegeven. Omdat er sprake is van dubbeling van gronden van zienswijzen wordt hier enkel ingegaan op twee zaken, de vraag om een tweede ontwerp die in punt twee van de brief genoemd wordt, en het rapport van VVN.

Er zijn na de terinzagelegging van het plan nieuwe inzichten en informatie naar voren gekomen. De indieners van de zienswijzen dienen in de gelegenheid te worden gesteld opnieuw bezwaar te maken. De nieuwe informatie is naar aanleiding van de ingediende zienswijzen naar voren gekomen. De nieuwe inzichten omtrent de verkeersveiligheid en de daaruit voortvloeiende maatregelen die voor de uitvoering van het plan nodig zijn, zijn een tegemoetkoming aan de ingediende zienswijzen. De aard en omvang van het plan zelf wijzigt niet. Het genoemde onderzoek van Kragten is door de gemeente aan alle betrokkenen toegezonden en hun reactie daarop is meegenomen in de behandeling van de zienswijze, als aanvulling daarop. De exploitatie van de initiatiefnemer wordt in overleg met hem ingeperkt om aan de zienswijzen tegemoet te komen. Belangen van derden worden niet onevenredig geschaad door de aanpassingen. Er is daarom geen aanleiding om het plan opnieuw in ontwerp te brengen. Aanvullende bezwaren van de omwonenden kunnen zij bij Raad van State inbrengen.

Rapport VVN

De gemiddelde verhardingsbreedte van de Bloemerstraat is 3,6 m.

De breedte van de Bloemerstraat is ter hoogte van de inrit van het onderhavige bedrijf weliswaar 3,6 m maar de gemiddelde breedte van de Bloemerstraat is groter, bij de uitrit Hoebensstraat en richting Peelsteeg is de breedte ruim 4 m.

Door de ontsluiting op de Bloemerstraat zullen de woningen die hierlangs gelegen zijn eveneens geluidshinder van de vervoersbewegingen ondervinden, net zoals de woning Strateris 44. In afbeelding 5 van het VVN-rapport zijn deze woningen gelegen langs de Bloemerstraat aangegeven.

Het geluid op de weg is afkomstig van meerdere verkeersbronnen en als gevolg geen directe hinder. Dit geluid valt daardoor onder een ander toetsingskader en het geluid voldoet ook aan dit toetsingskader. Er wordt voldaan aan de geluidwetgeving. Er wordt op de weg Bloemerstraat inderdaad wel geluid veroorzaakt door het verkeer van het bedrijf. Maar bij een ontsluiting aan de Strateris worden de woningen die aan de Strateris liggen op dezelfde wijze belast. Zie bijlage 1 voor de locaties van de woningen aan de weg Strateris.

Het VVN onderzoek gaat ervan uit dat de uitrit aan de Bloemerstraat een nieuwe uitrit is.

Dit is niet het geval. Het voormalige pluimveebedrijf had uitritten zowel aan de Bloemerstraat als aan de Strateris. De uitrit die voor het loon- en grondverzet bedrijf gebruikt wordt is een bestaande uitrit. De uitrit aan de Strateris komt dan bedrijfsmatig te vervallen.

Bij slechte weersomstandigheden kunnen vooral jonge fietsers gevaar ondervinden van het uitwijken naar grasbetonstenen aan de randen van de weg. Dit is aan de orde als zwaar vrachtverkeer onvoldoende uitwijkt of een hoge snelheid heeft.

Artikel 5 en 6 van de Wegenverkeerswet verplichten verkeersdeelnemers rekening met elkaar te houden. De weg moet daartoe voldoende mogelijkheid bieden. Indien men rekening met elkaar houdt, zo geeft de VVN aan is de situatie acceptabel. In bestaand gebied is het vaak niet mogelijk om de CROW-richtlijnen voor de breedte van de weg aan te houden. Bij relatief lage verkeersintensiteiten en bij afwezigheid van bijvoorbeeld een school (die voor een grote stroom kwetsbaar verkeer zorgt) is het gemotiveerd afwijken van de CROW-richtlijnen te rechtvaardigen. Onze motivatie hierin is terug te vinden in het rapport van Kragten. De verkeersintensiteiten op de Bloemerstraat zijn erg laag en door de (visueel) smalle weg rijdt men voorzichtiger en alerter. De kans dat men elkaar tegenkomt met groot materieel is erg klein. In het buitengebied komen smalle wegen met landbouwverkeer vaak voor, ook wegen met een grotere fietsstroom dan de Bloemerstraat.

Er ontbreken telgegevens over de voertuigbewegingen als het bij een agrarisch loonbedrijf in voorjaar en najaar topdrukte is.

Het gaat hier niet om een puur agrarisch loonbedrijf maar om een combinatie met een grondverzetbedrijf. De tellingen zijn in het najaar uitgevoerd, namelijk in oktober. Daarnaast heeft het bedrijf zelf tellingen verricht, in mei. Deze geven geen afwijkend beeld. Er is geen sprake van een niet-representatieve situatie. Via een regel in het bestemmingsplan wordt geborgd dat de vervoersbewegingen niet meer dan 62 mogen bedragen, waarvan maximaal 44 zwaar vrachtverkeer.

Passeerstroken zijn wenselijk als het er voldoende zijn, over de gehele weg, ze 20-25 meter lang zijn en 1,9 m breed aan een zijde of tweezijdig 0,95 m

Bij te brede passeerstroken gaat men te hard rijden, een breedte van 1,8 m is op de locatie van de initiatiefnemer afdoende. Het is aannemelijk dat de andere bedrijven aan de Bloemerstraat, gelegen aan de noordzijde, dichtbij de bredere en drukker Peelsteeg, deze ter ontsluiting gebruiken. Het passerende zwaar materieel ter hoogte van het onderhavige bedrijf zal met name uit eigen chauffeurs bestaan die de locatie van de passeerhaven kennen. Ook gelet op de lage aantallen en de coördinatie van de vervoersbewegingen ('s ochtends alle het bedrijf af, 's avonds alle erop, waarbij aanzienlijk minder vervoersbewegingen overdag plaatsvinden) is deze ene passeerhaven afdoende. Zeker in combinatie met de grasbetonstenen die over de totale lengte van de Bloemerstraat worden aangebracht.

Passeerstroken vormen geen echte verbetering voor fietsers doordat de fietsers geen gebruik maken van andere soorten verharding. Dit zijn dan wel de stroken waar ze op moeten uitwijken.

De passeerhaven heeft niet als doel om fietsers en vrachtverkeer elkaar te laten passeren (dit kan afdoende op het bestaande wegdek, in combinatie met de aan te leggen grasbetonstenen). De passeerhaven is er om passeren van zwaar vrachtverkeer mogelijk te maken.

De uitrit aan de Bloemerstraat is veel krappert en de weg is daar al beschadigd.

De inrit wordt in de nieuwe situatie 18 meter breed, gelet hierop is er voldoende ruimte voor het verkeer om veilig en overzichtelijk op de weg te geraken.

Door intensief gebruik van zwaar verkeer, met name in de natte periode, loopt de weg schade op die civieltechnisch ongewenst is.

Eventuele schade aan de weg zal door de gemeente in haar onderhoud van de weg worden meegenomen. Dit is vooralsnog niet nodig geweest. De maatregelen die genomen worden in het plan zullen bijdragen aan een vermindering van de schade aan de weg.

Bij een uitbreiding van de bedrijfsmatige vervoersbewegingen van het onderhavige bedrijf ontstaat er een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid.

De aantallen vervoersbewegingen van het onderhavige bedrijf kunnen niet groeien want ze zijn geborgd in de planregels.

Door de ligging van de uitrit op de locatie Strateris te verleggen zodat die verder weg van nr 44 komt te liggen is er vanuit geluid een minder groot probleem, zoals getoond op afbeelding 13 van het vvn-rapport.

Door verlegging van de inrit komt deze dicht bij de woning Strateris 44B te liggen, de directe hinder van de verkeersbewegingen op het terrein van het onderhavige bedrijf zal daar waarschijnlijk voor een geluidprobleem zorgen. Daarnaast heeft de initiatiefnemer de stukken aangeleverd op deze wijze en is de

voornaamste taak van de gemeente om te beoordelen of deze stukken getuigen van een goede ruimtelijke ordening en een goede belangenafweging, zonder zelf alternatieven te gaan onderzoeken.

Doordat de situatie minimaal is, zijn slechte weersomstandigheden en nacht een extra groot gevaar voor de veiligheid.

Bij slecht zicht horen alle verkeersdeelnemers hun gedrag daarop aan te passen. Zo zijn fietsers ook wettelijk verplicht om licht te voeren als het donker is en bij slecht zicht.

De kruising van de Bloemerstraat/Hoebensstraat is een extra gevarenpunt, en dit zal bij toename van de verkeersintensiteiten toenemen.

Het zicht op de kruising voldoet aan de CROW-richtlijnen, zoals op de afbeeldingen in bijlage 2 zichtbaar is. Hiervoor is nodig dat een auto op 5 meter van de streep van doorgaande weg voldoende zicht heeft. De aanzichtfoto's, genomen op de locatie van de oranjezwarte indicator laten zien dat er voldoende zicht is.

Door de uitbreiding van de woonwijk zal er meer langzaam verkeer op de Bloemerstraat komen.

Er komt geen nieuwe ontsluiting naar de Hoebensstraat door de woonwijk. Het bestaande Salmespad is meer naar het oosten gelegen en enkel voor langzaam verkeer toegankelijk. De Bloemerstraat is ten noorden hiervan gelegen, weg van de kern en als gevolg niet de hoofduitvalsrichting. Daarnaast zijn de mogelijkheden tot een ommetje beperkt door de bestaande ontsluiting redelijk ten oosten van de Bloemerstraat.

Conclusie

De zienswijzen zijn deels gegrond en geven aanleiding om het plan te wijzigen. De wijze waarop is weergegeven in onderdeel 2. Na wijziging van het plan is er echter sprake van een goede ruimtelijke ordening. De veiligheid bij ontsluiting aan de weg Strateris is hoger. Dat wil echter niet zeggen dat de veiligheid bij ontsluiting aan de Bloemerstraat onacceptabel is. Ook aan de geluidsnormen wordt voldaan. Gelet hierop is er geen aanleiding om het plan te weigeren.

1.2. Vooroverleg

Volgens artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met een aantal instanties. Gelet op de beperkte omvang van het plan is hiervan afgezien. Er zijn geen zienswijzen van instanties ingekomen. De provincie heeft schriftelijk aangegeven met het ontwerpplan in te kunnen stemmen.

2. Wijzigingen ten opzichte van ontwerp-bestemmingsplan

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is er onderzoek verricht naar de verkeersaantrekkende werking van het plan en is het akoestisch rapport op vrijwillige basis door de initiatiefnemer aangepast. Deze twee rapporten zijn bij de planstukken gevoegd.

De verkeersaantrekkende werking van het plan gaf aanleiding tot de volgende wijzigingen in het ontwerpplan:

- Er wordt een passeerplaats aangelegd op terrein van de inrichting van 1,8 m breed.
- De inrit aan de Bloemerstraat wordt verbreed tot 18 meter.
- Er worden grasbetonstroken langs de Bloemerstraat aangelegd, aan beide zijden
- Het talud bij de buitenopslag wordt aangeplant met bosplantsoen en de hoogte van de buitenopslag verduidelijkt
- De bovenstaande vier wijzigingen zijn opgenomen in het landschappelijk inpassingsplan waardoor uitvoering geborgd wordt via een voorwaardelijke verplichting
- De onderbouwde aantallen vervoersbewegingen worden begrensd in de planregels
- De maximale breedte van de voertuigen wordt begrensd in de planregels
- De IMRO-code wijzigt van NL.IMRO.0946.BPStrateris2016-**ON**01 naar NL.IMRO.0946.BPStrateris2016-**VA**01

3. Exploitatieplan

De gemeenteraad is verplicht een exploitatieplan vast te stellen voor bestemmingsplannen. Deze verplichting is niet van toepassing indien het kostenverhaal op andere wijze verzekerd is. Alle kosten welke samenhangen met de herziening van het bestemmingsplan komen voor rekening van de initiatiefnemer. Wat betreft het risico van planschade is er een overeenkomst met de initiatiefnemer gesloten. Er hoeft voor dit bestemmingsplan dus geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

4. Besluit

De raad van de gemeente Nederweert

Overwegende dat initiatiefnemer heeft verzocht om het bestaande pluimveebedrijf aan de Strateris 44-44C om te vormen naar een loon- en grondverzetbedrijf en een van de twee bedrijfswoningen naar burgerwoning;

Dat dit pluimveebedrijf nabij de bebouwde kom van de kern Nederweert is gelegen en dat verdere doorgroei gelet op het nog leegliggende deel van het bouwvlak mogelijk is;

Dat een loon- en grondverzetbedrijf een niet-agrarisch bedrijf is en volgens geldend beleid geen groeimogelijkheden van de bebouwing bij recht kent;

Dat een loon- en grondverzetbedrijf een lagere milieucategorie heeft dan een pluimveebedrijf, namelijk 3.1 in plaats van 4.1 volgens de VNG brochure Bedrijven en milieuzonering;

Dat een van de inritten van het bedrijf de enige bedrijfsmatige inrit wordt en dat deze inrit is gelegen aan de Bloemerstraat;

Dat onderzoek is gedaan naar de verkeersaantrekkende werking van het loon- en grondverzetbedrijf en dat deze geen onaanvaardbaar onveilige situatie oplevert op de weg Bloemerstraat, mits de maatregelen uit het gewijzigde plan worden uitgevoerd;

Dat de verkeerssituatie weliswaar niet optimaal is bij ontsluiting aan de Bloemerstraat maar dat deze niet afwijkt van andere smalle wegen in het buitengebied;

Dat de bestaande verkeersaantrekkende werking van de pluimveehouderij weliswaar laag was gelet op de soort dieren (ouderdieren van leghennen die lang op het bedrijf aanwezig zijn) maar dat omschakeling bij recht mogelijk was naar agrarische bedrijven met een aanzienlijk grotere verkeersaantrekkende werking;

Dat dit bestemmingsplan borgt dat er geen groei van het aantal vervoersbewegingen afkomstig van de locatie Strateris 44-44C kan plaatsvinden;

Dat aan de voor de functie geldende milieunormen voldaan wordt;

Dat gelet op de bestaande rechte van de locatie en het wegvallen van de geur en fijn stof belasting van de intensieve veehouderij, en gelet op de resultaten van de onderzoeken naar verkeer en milieueffecten zoals hierboven weergegeven, er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en het belang van de initiatiefnemer van de exploitatie van zijn bedrijf daardoor zwaarder weegt dan het belang van de omwonenden om gevrijwaard te blijven van de omschakeling naar een loon- en grondverzetbedrijf, in aanmerking nemende dat dit bedrijf een langere milieucategorie kent dan de eerder bestaande pluimveehouderij;

Gezien het voorstel nr. 2018-75 van het college van burgemeester en wethouders d.d. 17 oktober 2018;

Gelet op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit

1. De zienswijzen deels gegrond te verklaren en het plan daarop te wijzigen
2. Het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen onder wijziging van de codering en zoals aangegeven in de planstukken en onderdeel 2 van dit besluit, mits er inmiddels een planschadeovereenkomst met initiatiefnemer is gesloten
3. Tegelijkertijd met het digitale plan ook het fysieke plan vast te stellen
4. Geen exploitatieplan vast te stellen

Aldus besloten in de openbare vergadering van 20 november 2018

De raadsgriffier,

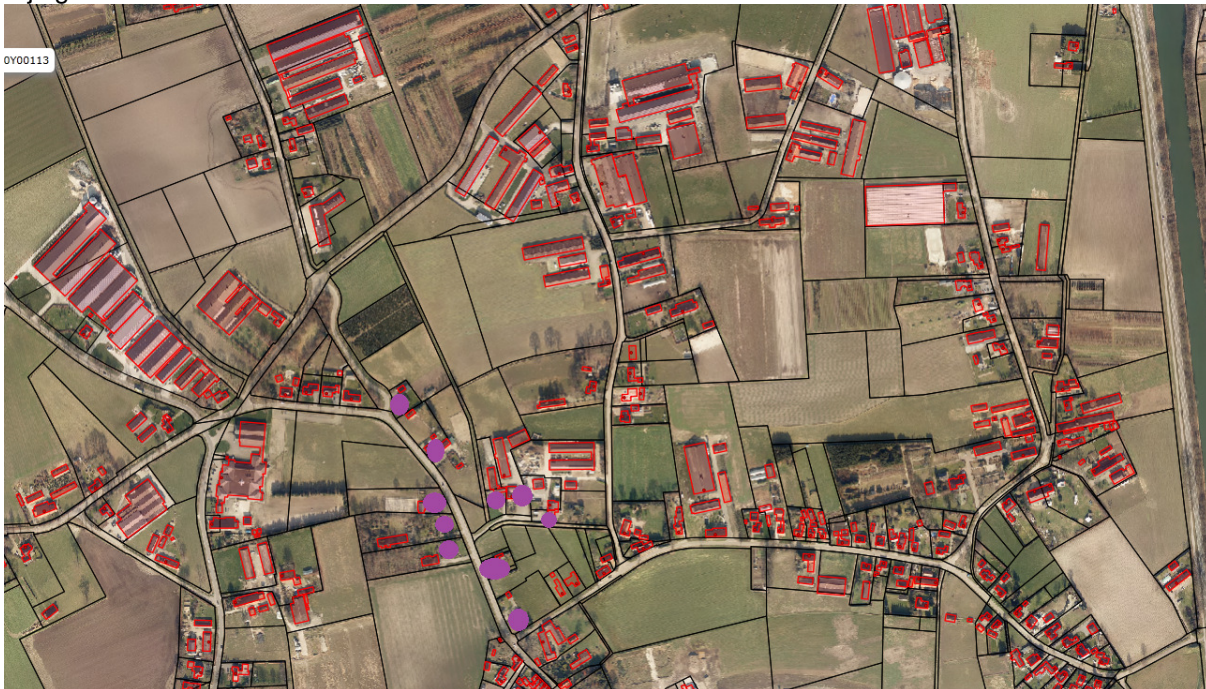
De voorzitter,

E.G. Schrier

H.F.M. Evers

5. Bijlagen

Bijlage 1



De paarse stippen geven de locatie van de woningen aan de Strateris aan, tot aan kruisingen met andere straten.

Bijlage 2



