

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Brandweerkazerne en nevenlocatie, Voederheil Zeeland

Het ontwerp bestemmingsplan Brandweerkazerne en nevenlocatie, Voederheil Zeeland heeft vanaf 26 juli 2021 tot en met 5 september 2021 voor iedereen zes weken ter inzage gelegen via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl.

Er zijn in totaal 3 zienswijzen ingediend, die hieronder zijn voorzien van een inhoudelijke beantwoording.

Zienswijzen

1. Reclamant 1, ingekomen op 1 september 2021.

Zienswijze

Mijn bedrijf en woning zijn gevestigd recht tegenover de locatie van het ontwerpbestemmingsplan.

Zoals ook al aangegeven op de informatieavond is het bouwvlak te dicht tegen mijn bouwvlak voor mijn paarden en schapenhouderij gepositioneerd. De afstand tot het bouwvlak van mijn paardenhouderij is 35 meter. Aangezien het bouwvlak van de brandweerkazerne in het gebied ligt dat als komgebied is te kenmerken zou de afstand op 100 meter moeten liggen van mijn bouwvlak. Gelet op het raadsbesluit van 8 februari 2021, waarbij de contour voor dit gebied is teruggebracht naar 50 meter, zou dit 50 meter moeten zijn. U betoogt dat mijn bedrijf geen mogelijkheden meer heeft tot uitbreiding vanwege de nabijheid van de woningen Voederheil 11,14 en 15, maar door de vestiging van dit bouwvlak binnen de 50 meter contour rondom mijn bouwblok, wordt de "beperkende druk" op mijn bedrijf groter.

Verder dien ik een zienswijze in tegen dit plan omdat door de vestiging van de brandweerkazerne met onder andere ontsluiting via Voederheil, er een te grote verkeersbelasting en verkeersonveilige situatie op Voederheil ontstaat met 43.500 verkeersbewegingen per jaar. Voederheil heeft een rijweg voor alle verkeer en scheiding van verkeersstromen is door de fysieke breedte niet mogelijk. Omdat er sinds de aanleg van de bushalte veel langzaam en verkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers via Voederheil bij de bushalte moeten komen, is de toename van de verkeersintensiteit door de vestiging en ontsluiting van de brandweerkazerne een bedreiging van de verkeersveiligheid, die niet is op te lossen, althans waar in het plan geen oplossingen voor worden gegeven.

Vervolgens richt mijn zienswijze zich tegen de ontsluiting via Voederheil. Tijdens de informatieavond voor de omwonenden is nadrukkelijk aan de orde geweest het verzoek om te bekijken om een ontsluiting via richting Bergmaas/Piekenhoek te maken. Door wethouder Vereijken is toen beloofd dat dit zou worden onderzocht. Hiervan komt in het huidige plan weinig terug, met als gevolg de hoge verkeersdruk op de Voederheil. Wij zouden graag zien dat een dergelijke oplossing toch wordt gerealiseerd.

Daarnaast maak ik bezwaar tegen de situering van de uitritten op Voederheil. In de toelichting op het

plan wordt schetsmatig aangegeven, dat er vier uitritten op de Voederheil komen. Recht tegenover de middelste uitrit ligt mijn slaapkamer. Het is voor mij onacceptabel dat tegenover mijn slaapkamer een uitrit voor een brandweerkazerne komt zodat de koplampen bij uitrukken in de avond en nacht recht op mijn slaapkamerramen schijnen. Een uitrit aan de westzijde en een aan de oostzijde schuin lijkt mij ook voldoende gelet op de verkeersintensiteit.

Beantwoording

Op 28 januari 2021 heeft de gemeenteraad de geurverordening vastgesteld. Hierin is bepaald dat de afstand van veehouderijen zonder geuremissiefactor tot geurgevoelige functies op het bedrijventerrein Voederheil een minimale afstand moeten hebben van 50 meter. Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het geuronderzoek behorende bij het bestemmingsplan van de brandweer gaat uit van een afstand van 50 meter van het emissiepunt van de paarden- en schaphouderij tot de geurgevoelige functie van de brandweer. Zoals in paragraaf 4.1 van het geuronderzoek is te zien wordt aan deze norm voldaan.

De ingediende zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan waren voor ons aanleiding om een aanvullende verkeersnotitie te laten opstellen. In deze notitie hebben we de ontwikkelingen van zowel de brandweer als sportschool betrokken. De verkeersnotitie richt zich met name op de verwachte verkeersbewegingen én de capaciteit van de weg. Wij realiseren ons dat deze onderbouwing waarschijnlijk niet direct zorgen wegneemt over het gevoel van onveiligheid dat er bij omwonenden leeft. De onderbouwing laat wel zien dat de weg de beoogde ontwikkelingen qua capaciteit aankan.

Voor wat betreft de verkeersbewegingen die gepaard gaan met deze beide initiatieven geldt dat deze in de nieuwe situatie zullen toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De verwachting is echter dat de opzichzelfstaande ontwikkeling van de brandweer, maar ook samen met de sportschool geen problemen vormen voor de verkeerscapaciteit van de Voederheil. De extra verkeersbewegingen zal met 244 bewegingen per etmaal toenemen (125 voor de sportschool +119 voor de brandweer). De verkeersintensiteit op de Voederheil zal dan toenemen naar circa 2.750 motorvoertuigen per etmaal.

De weg Voederheil heeft op dit moment zowel kenmerken van een erftoegangsweg (gelijkwaardige kruispunten en erfaansluitingen) als van een gebiedsontsluitingsweg (deels vrijliggende fietsvoorzieningen en middengeleiders). Daarmee is de Voederheil een zogenaamde 'grijze weg'. Uit diverse referenties blijkt het volgende. Een erftoegangsweg type 1, binnen de bebouwde kom, moet minimaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen verwerken. Een gebiedsontsluitingsweg type 2, binnen de bebouwde kom, moet minimaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen verwerken. Een toename van 125 extra autoverkeersbewegingen per etmaal kan zowel vanuit het scenario 'erftoegangsweg' als 'gebiedsontsluitingsweg' in de huidige en toekomstige situatie opgevangen worden.

Uitgaande van de capaciteit van het minst gunstige scenario 'erftoegangsweg type 1' (theoretische capaciteit van 4.000 mvt/etm) is de inschatting dat de ontwikkelingen geen problemen gaan opleveren.

Ondanks dat de Voederheil de verkeerstoenames kan opvangen, wordt in de verkeersnotitie aanbevolen om de Voederheil op het gebied van weginrichting te optimaliseren, zodat het voor weggebruikers de functie van de weg duidelijker is conform een Duurzaam Veilige weginrichting. Wij nemen als gemeente het initiatief voor een gezamenlijk op te stellen plan (gemeente, bewoners en ondernemers Voederheil) voor de herinrichting van de volledige Voederheil als erftoegangsweg. De visie van bewoners is bijgevoegd. Daarbij gaan wij in verband met de gerealiseerde bushalte aan de Bergmaas een nieuw voetpad realiseren aan de Voederheil. De visie van bewoners is bijgevoegd. In samenspraak wordt beoordeeld welke onderdelen hieruit kunnen worden uitgevoerd.

Verder is er een Zeeland brede verkeersmodelstudie opgesteld. Hierin is onder andere de toezegging van de wethouder betrokken om een eventuele ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas te onderzoeken. Inmiddels is deze studie gereed die in samenspraak met verschillende belangengroepen tot stand is gekomen. Zowel uit deze brede verkeersmodelstudie als de verkeersnotitie met nummer GLa2102-110-R01 c0.3 blijkt dat in ieder geval de ontwikkelingen van de brandweer en sportschool kunnen worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur. Op 2 november 2021 heeft het college besloten om als onderdeel van de voorkeursvariant een ontsluitingsweg te willen realiseren van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas. Hoewel de ontwikkeling qua verkeer theoretisch kan worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur, willen wij zo snel mogelijk na het vaststellen van het bestemmingsplan voor de brandweerlocatie een nieuwe ontsluitingsweg (op Bergmaas, Piekenhoek of Peelweg) en de afsluiting van de landweer realiseren. Dit willen wij doen uiterlijk 2 jaar na ingebruikname van de brandweerlocatie. Dit onder voorbehoud van het kunnen aankopen van de benodigde gronden en een onherroepelijk bestemmingsplan of omgevingsplan voor de nieuwe ontsluitingsweg. Deze afspraak is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan van de brandweer.

Naast de brandweer kunnen ook de sportschool en één bestaand aannemersbedrijf verder ontwikkeld gaan worden voordat de nieuwe ontsluitingsweg er is. De ontwikkelingen van de sportschool en het aannemersbedrijf worden daarbij ingericht op de nieuwe ontsluitingssituatie.

Aanvankelijk was sprake van 3 in- en uitritten op de straat Voederheil. Nadat overleg heeft plaatsgevonden met de heer Van Deijne is gelet op de mogelijke lichthinder ervoor gekozen de middelste inrit te splitsen in een in- en uitrit, die diagonaal op de Voederheil uitkomen zodat zoveel mogelijk lichthinder wordt voorkomen. Daarmee zullen de koplampen bij een uitruk niet recht op de slaapkamer schijnen. Daarbij komt dat er sprake is van een uitruk van ca. 70 keer per jaar, waarbij dit niet altijd 's avonds zal plaatsvinden. De verschillende uitritten zijn nodig. Uitrukken maken gebruik van (de gesplitste) uitrit B in oostelijke of westelijke richting. Bij een uitruk wordt het terrein door vrijwilligers bezocht via inrit C. Deze inrit kan onmogelijk met inrit B gecombineerd worden omdat in noodsituaties voorkomen moet worden dat verkeer elkaar tegemoetkomt. Inrit A is nodig voor incidentele bezoekers of een kleine pakketdienst.

Aanpassing

De zienswijze is aanleiding tot de volgende aanpassingen:

- De verkeersnotitie met nummer GLa2102-110-R01 c0.3 is als bijlage 2 van de toelichting opgenomen.*
- In paragraaf 5.3.1 van de toelichting is de verkeersnotitie uit bijlage 2 verwerkt.*

2. Reclamant 2, ingekomen op 1 september 2021

Zienswijze

De uitrit A van de brandweerkazerne zien wij graag schuin gelegd, niet richting de ramen van ons woonhuis.

Gaat het hemelwater aan de voorzijde van brandweerkazerne geen overlast veroorzaken bij veel regenval/overstromingen? Uiteraard ben ik bereid deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Beantwoording

In een gesprek heeft reclamant zijn zienswijze nader toegelicht. Reclamant is bezorgd over mogelijke lichtinval van auto's en busjes. In samenspraak met de architect is onderzocht of inrit A schuin aangelegd zou kunnen worden. De schuine ligging van de inrit doet ons inziens echter afbreuk aan het vooraanzicht van het pand, dat ingericht wordt met groen. Dit compenseert bovendien niet de mogelijk te verwachten beperkte negatieve effecten van lichtinval. Dagelijks is sprake van incidentele bezoeken, waaronder enkele kleine pakketdiensten. Uitgegaan wordt van maximaal 4 bezoeken bij uitrit A. De verwachting is dat door het beperkte verkeer via deze inrit A geen of nauwelijks lichthinder wordt veroorzaakt, temeer omdat deze bewegingen hoofdzakelijk overdag plaatsvinden. Verder is indiener altijd vrij om in zijn eigen voortuin groen te realiseren wat eventuele lichthinder voorkomt of vermindert.

In overleg met het waterschap wordt ervoor gekozen het hemelwater aan noordkant van het perceel te ontsluiten op de bestaande hemelwaterafvoer van het bedrijventerrein Voederheil. Deze heeft voldoende capaciteit om hemelwater, ook na de realisatie van de brandweer, af te kunnen voeren richting de berging aan de Peelweg. Door de grondwal te verwijderen tussen de sloot van de Peelweg en de huidige berging ontstaat meer dan genoeg bergingruimte om wateropgave van de toekomstige ontwikkelingen in te vullen. Ook is aan de noordwestkant van het bedrijventerrein Voederheil II een mogelijkheid tot overstort op de A Watergang. In Paragraaf 5.10 van de toelichting is nader toegelicht hoe wordt omgegaan met de waterhuishouding.

Aanpassing

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

3. Reclamanten 3 (groep van 24 omwonenden), ingekomen op 3 september 2021

Zienswijze

Als bewoners van de Voederheil zijn we begaan met de kwaliteit, veiligheid en leefbaarheid van het historische dorpslint en woonbuurt Voederheil. Een woonbuurt waarvan de kwaliteit al ernstig onder druk staat en waar ontwikkelingen kwaliteit zouden moeten toevoegen, in plaats van kwaliteit verder onder druk zetten. De voorliggende plannen voor de brandweerkazerne voldoen op een aantal punten niet aan de zorgvuldige ruimtelijke ordening die wij als bewoners van onze gemeente verwachten. Ons bezwaar richt zich in hoofdzaak op de verkeerssituatie en de postzegelplanning, oftewel: het gebrek aan totaalvisie.

Die twee hebben ook veel met elkaar te maken. We hebben hier de afgelopen jaren meermaals aandacht voor gevraagd. Zie bijlage 1 bij deze zienswijze voor een beknopt, en waarschijnlijk niet uitputtend, overzicht van de contactmomenten.

Beantwoording

Wij zijn ons bewust van de geuite zorgen in de zienswijze over ondermeer veiligheid en de genoemde postzegelplanning. De zienswijze was voor ons aanleiding een bewonersavond te organiseren op woensdag 13 oktober 2021. Het verslag van de bewonersavond is ter kennisgeving voorgelegd aan de gemeenteraad. Tijdens deze avond hebben bewoners in lijn met de zienswijze hun zorgen goed weten te verwoorden. Wij hebben als gemeente ook het proces toegelicht van de plannen van de brandweer (en de sportschool).

Ook is aangegeven dat wij met een Zeeland brede modelverkeersstudie hebben uitgevoerd, waarin conform de toezegging van de wethouder tevens onderzoek is gedaan naar een eventuele nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas. Deze studie staat echter los van de ontwikkelingen van de brandweer (en sportschool) omdat deze op de bestaande infrastructuur afgewikkeld kunnen worden. Wij hebben ervoor gekozen om het bestemmingsplan voor de brandweer vast te stellen en plannen van de sportschool in procedure te brengen. De plannen kunnen gelet op de voortgang niet wachten op definitieve keuzes voor het onderdeel verkeer. Toch hopen wij met de verder in de beantwoording gekozen richtingen wat betreft verkeer en inrichting voldoende vertrouwen en houvast te kunnen bieden voor een veilige en aantrekkelijke straat waar prettig gewoond kan worden. Verder hebben wij in het bestemmingsplan aandacht voor de relatie met het lint Voederheil voor wat betreft de uitstraling van de bebouwing en de landschappelijke inpassing, waarvoor in samenspraak met omwonenden een landschapsplan is/wordt opgesteld.

De bijlage met contactmomenten bij de zienswijze laat de betrokkenheid van omwonenden zien en maakt de totale beleving inzichtelijk. Ook geeft dit aan dat verschillende acties om uiteenlopende redenen niet zorgvuldig en adequaat zijn opgepakt. Enkele bewoners hebben hiervoor bij de gemeente ook een klacht ingediend. Uitgezocht wordt wat er bekend is van de genoemde contactmomenten en hoe zaken en vragen alsnog kunnen worden opgepakt en beantwoord.

Zienswijze

De manier waarop de in eerdere brieven aangedragen punten zijn meegenomen in voorliggend ontwerpbestemmingsplan schiet in onze ogen ernstig tekort.

De verkeerssituatie op de Voederheil is de afgelopen jaren zienderogen slechter, onoverzichtelijker en onveiliger geworden. Het was al een toegangsweg waar hard werd gereden. Met de ontwikkelingen van zware bedrijvigheid aan de Voederheil zijn er veel verkeersbewegingen bijgekomen van vrachtverkeer, dienstbusjes en personenverkeer. De afsluiting van de tweehelkenweg en nieuwe bushalte hebben ook veel extra verkeer gegenereerd en zorgen er nu voor dat op de Voederheil vrachtverkeer, auto's, voetgangers en fietsers allemaal van dezelfde ruimte gebruik maken. En er wordt veel te hard gereden, zoals we allemaal hebben kunnen zien op het matrixbord dat een tijdlang aan de Voederheil stond (tot 90 km/uur is helaas meermaals voorgekomen, met een uitzondering van nog hogere snelheden). Elke maand wordt er enkele malen flink geclaxonneerd op de kruising Voederheil-Landweer vanwege een bijnaongeluk.

De brandweerkazerne gaat nog een flinke duit in het al overvolle zakje doen. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt voorgerekend dat er jaarlijks 43.520 (!) verkeersbewegingen bijkomen, waarvan bijna 40% vrachtverkeer. Verdeeld over 365 dagen gaat dat over 119 bewegingen per dag, extra. En dat is waarschijnlijk nog positief voorgerekend, omdat de intensiteit op werkdagen groter zal zijn dan in het weekend.

En als we de signalen moeten geloven, blijft het hier niet bij. Het bedrijventerrein Voederheil 11/111 kan nog verder groeien. Ook zijn er vergevorderde plannen voor een sportschool met een ontsluiting op de Voederheil en wordt er zelfs over nagedacht om delen van Repelakker 111 via de Voederheil te ontsluiten.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt onder 5.1.1. besloten met: "De bestaande wegenstructuur rondom het plangebied kan het aantal voertuigbewegingen naar en van de nieuwe ontwikkeling aan. Door de gemeente zal bovendien een verkeerskundig onderzoek worden uitgevoerd voor een eventuele nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Voederheil en een daarmee samenhangende eventuele herinrichting van de weg Voederheil. Het aspect 'verkeer' vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan." (Nb. Onder 5.3.1 wordt aangegeven dat de Voederheil een 60km/uur weg is. Dit is onjuist. Voederheil is een 50km/uur weg. Deze fout is wel tekenend).

In het licht van de reeds jarenlang geuite zorgen over de verkeersdruk op de Voederheil is dit ronduit asociaal. Het ontbreekt volledig aan een onderbouwing waarom het plangebied het aan kan, het ontbreekt aan feiten en de volgorde is niet goed: het verkeerskundig onderzoek gebeurt vóór de integratie van losse plannen. Niet andersom.

Daarnaast wordt in een verkeerskundig onderzoek dat op dit moment loopt in het kader van plannen voor Repelakker III een aantal scenario's onderzocht, zonder daarbij de mogelijke ontwikkelingen op de Voederheil mee te nemen. Op 5 september zouden hiervan de eerste resultaten beschikbaar moeten zijn.

De voorziene ontwikkelingen vragen allereerst om een totaal uitgewerkt en goed onderbouwd verkeerskundig onderzoek, met daaraan gekoppeld een visie op de toekomstige afwikkeling van het verkeer in Zeeland.

Beantwoording

Op 23 december 2020 hebben we gereageerd op de brieven naar aanleiding van de omgevingsdialoog. Vervolgens zijn de plannen in lijn met die reactie verder uitgewerkt. De ingediende zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan waren voor ons aanleiding om een aanvullende verkeersnotitie te laten opstellen. In deze notitie hebben we de ontwikkelingen van zowel de brandweer als sportschool betrokken. De verkeersnotitie richt zich met name op de verwachte verkeersbewegingen én de capaciteit van de weg. Wij realiseren ons dat deze onderbouwing waarschijnlijk niet direct zorgen wegneemt over het gevoel van onveiligheid dat er bij omwonenden leeft. De onderbouwing laat wel zien dat de weg de beoogde ontwikkelingen qua capaciteit aankan.

Voor wat betreft de verkeersbewegingen die gepaard gaan met deze beide initiatieven geldt dat deze in de nieuwe situatie zullen toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De verwachting is echter dat de op zichzelf staande ontwikkeling van de brandweer, maar ook samen met de sportschool geen problemen vormen voor de verkeerscapaciteit van de Voederheil. De extra verkeersbewegingen zal met 244 bewegingen per etmaal toenemen (125 voor de sportschool +119 voor de brandweer). De verkeersintensiteit op de Voederheil zal dan toenemen naar circa 2.750 motorvoertuigen per etmaal.

De weg Voederheil heeft op dit moment zowel kenmerken van een erftoegangsweg (gelijkwaardige kruispunten en erfaansluitingen) als van een gebiedsontsluitingsweg (deels vrijliggende fietsvoorzieningen en middengeleiders). Daarmee is de Voederheil een zogenaamde 'grijze weg'. Uit diverse referenties blijkt het volgende. Een erftoegangsweg type 1, binnen de bebouwde kom, moet minimaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen verwerken. Een gebiedsontsluitingsweg type 2, binnen de bebouwde kom, moet minimaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen verwerken. Een toename van 125 extra autoverkeersbewegingen per etmaal kan zowel vanuit het scenario 'erftoegangsweg' als 'gebiedsontsluitingsweg' in de huidige en toekomstige situatie opgevangen worden.

Uitgaande van de capaciteit van het minst gunstige scenario 'erftoegangsweg type 1' (theoretische capaciteit van 4.000 mvt/etm) is de inschatting dat de ontwikkelingen geen problemen gaan opleveren.

Ondanks dat de Voederheil de verkeerstoenames kan opvangen, wordt in de verkeersnotitie aanbevolen om de Voederheil op het gebied van weginrichting te optimaliseren, zodat het voor weggebruikers de functie van de weg duidelijker is conform een Duurzaam Veilige weginrichting. Wij nemen als gemeente het initiatief voor een gezamenlijk op te stellen plan (gemeente, bewoners en ondernemers Voederheil) voor de herinrichting van de volledige Voederheil als erftoegangsweg. De visie van bewoners is bijgevoegd. Daarbij gaan wij in verband met de gerealiseerde bushalte aan de Bergmaas een nieuw voetpad realiseren aan de Voederheil. De visie van bewoners is bijgevoegd. In samenspraak wordt beoordeeld welke onderdelen hieruit kunnen worden uitgevoerd.

Verder is er een Zeeland brede verkeersmodelstudie opgesteld. Hierin is onder andere de toezegging van de wethouder betrokken om een eventuele ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas te onderzoeken. Inmiddels is deze studie gereed die in samenspraak met verschillende belangengroepen tot stand is gekomen. Zowel uit de brede verkeersmodelstudie als uit de verkeersnotitie van 27 oktober 2021 blijkt dat in ieder geval de ontwikkelingen van de brandweer en sportschool kunnen worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur. Op 2 november 2021 heeft het college besloten op als onderdeel van de voorkeursvariant een ontsluitingsweg te willen realiseren van het bedrijventerrein Voederheil op de Bergmaas.

Hoewel de ontwikkeling qua verkeer theoretisch kan worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur, willen wij zo snel mogelijk na het vaststellen van het bestemmingsplan voor de brandweerlocatie een nieuwe ontsluitingsweg (op Bergmaas, Piekenhoek of Peelweg) en de afsluiting van de landweer realiseren. Dit willen wij doen uiterlijk 2 jaar na ingebruikname van de brandweerlocatie. Dit onder voorbehoud van het kunnen aankopen van de benodigde gronden en een

onherroepelijk bestemmingsplan of omgevingsplan voor de nieuwe ontsluitingsweg. Deze afspraak is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan van de brandweer.

Zoals tijdens de omgevingsdialoog en informatiebijeenkomst is uitgelegd zijn wij voornemens om het hele gebied ten zuiden van het bestaande bedrijventerrein Voederheil voor bedrijvigheid te ontwikkelen. In lijn met de geldende Structuurvisie is hierop in 2013 al voorgesorteerd met het toen vastgestelde bestemmingsplan Voederheil II (Fase 1), waarin een doorkijk naar fase 2 is gemaakt. Naast de brandweer kunnen ook de sportschool en één bestaand aannemersbedrijf verder ontwikkeld gaan worden voordat de nieuwe ontsluitingsweg er is. De ontwikkelingen van de sportschool en het aannemersbedrijf worden daarbij ingericht op de nieuwe ontsluitingssituatie.

In de zienswijze wordt terecht opgemerkt dat sprake is van een 50km/uur weg en niet een 60 km/uur weg. Dat klopt inderdaad. Deze ommissie wordt hersteld in 5.3.1 van de toelichting.

Zienswijze

Postzegelplanning

Wat ons brengt bij de tweede zorg. Ontwikkelingen aan de Voederheil moeten ons inziens bijdragen aan een Voederheil met nieuw elan. Dat gaat niet om een groenstrookje of een fraaie tuin, maar om een visie op de hele weg Voederheil. De Voederheil als belangrijke toegangsweg van Zeeland enerzijds en een poort naar de Maashorst anderzijds. Nu wordt plannetje voor plannetje de boel bestemd en bebouwing toegestaan, en het resultaat is een steeds drukkere, grijzere, onveiligere en onaantrekkelijkere doorvoerstraat. De Voederheil dient net zo aansprekend, of aansprekender, te worden als bijvoorbeeld de Udenseweg of Brand.

Het is hoog tijd voor een gedegen visie op de verkeersafwikkeling, een visie op de vormgeving, profilering en inrichting van de Voederheil en een strategie op de realisatie van de te vormen ambities. Dat eerst, dan de rest.

Beantwoording

Wij begrijpen goed dat het verder ontwikkelen van bedrijvigheid zorgen met zich meebrengt voor bewoners aan de Voederheil. Echter, tegelijkertijd zijn wij ervan overtuigd dat de ontwikkelingen juist kansen bieden voor het herstellen en versterken van het oorspronkelijke lint Voederheil.

Wij zijn het niet eens met de opmerking dat sprake zou zijn van een gebrek aan totaalvisie, ondanks de separate planologische procedures die worden gevoerd. Er is wel degelijk sprake van een totaalbeeld van het bedrijventerrein Voederheil en de ruimtelijke aansluiting op het van oorsprong historische lint Voederheil. In onze Structuurvisie ligt onze beleidslijn vast voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein richting het lint Voederheil, waarop ook al in ons bestemmingsplan Voederheil II van 2013 is voorgesorteerd.

Voor wat betreft het onderdeel verkeer kunnen de beoogde brandweer en sportschool qua aantallen worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur. Ondanks dat de Voederheil de verkeerstoenames kan opvangen, wordt in de verkeersnotitie aanbevolen om de Voederheil op het gebied van weginrichting te optimaliseren, zodat het voor weggebruikers de functie van de weg

duidelijker is conform een Duurzaam Veilige weginrichting. Wij nemen als gemeente het initiatief voor een gezamenlijk op te stellen plan (gemeente, bewoners en ondernemers Voederheil) voor de herinrichting van de volledige Voederheil als erftoegangsweg. De visie van bewoners is bijgevoegd. Daarbij gaan wij in verband met de gerealiseerde bushalte aan de Bergmaas een nieuw voetpad realiseren aan de Voederheil. De visie van bewoners is bijgevoegd. In samenspraak wordt beoordeeld welke onderdelen hieruit kunnen worden uitgevoerd.

Verder willen wij zo snel mogelijk na het vaststellen van het bestemmingsplan voor de brandweerlocatie een nieuwe ontsluitingsweg (op Bergmaas, Piekenhoek of Peelweg) en de afsluiting van de landweer realiseren. Dit willen wij doen uiterlijk 2 jaar na ingebruikname van de brandweerlocatie. Dit onder voorbehoud van het kunnen aankopen van de benodigde gronden en een onherroepelijk bestemmingsplan of omgevingsplan voor de nieuwe ontsluitingsweg. Deze afspraak is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan van de brandweer.

Parallel hieraan is in samenspraak met bewoners een landschapsplan opgesteld, wat ook bijdraagt en het herstellen en versterken van het lint.

De genoemde hiervoor genoemde onderdelen laten zien dat wel degelijk sprake is van een totaalvisie voor het gebied Voederheil.

Overige aandachtspunten en ruimtelijke kwaliteit

Naast verkeer en postzegelplanning vragen we hier ook nog uw aandacht voor de omvang van het initiatief en het feit dat de voorgestelde ontwikkeling te veel vraagt van de al drukke en steeds onaantrekkelijkere Voederheil. De onderbouwing is op onderdelen tegenstrijdig en er wordt onvoldoende onderbouwd waarom deze ontwikkeling, specifiek op deze plek een goed idee is en hoe zij bijdraagt aan de kwaliteitsverbetering van de omgeving.

In hoofdstuk 3 onder de kop 'ruimtelijke inpassing' wordt aangegeven: "om het bebouwingslint te versterken wordt met de situering en de landschappelijke inpassing van het gebouw aangesloten op de bestaande bebouwing en de bestaande landschappelijke elementen." Hetgeen vervolgens leidt tot een groenstrook tussen het initiatief en de Voederheil. Het groen oogt op de inrichtingstekening veelbelovend, maar is in feite niet meer dan een tuin en voorziet niet in een wezenlijke landschappelijke kwaliteitsverbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij is in de beeldkwaliteitsparagraaf van het geldende bestemmingsplan "Bedrijventerrein Voederheil 11" duidelijk te lezen op pagina 11: "De zuidelijke rand is gesitueerd in de lintstructuur van de Voederheil. Voor nieuwe ontwikkelingen in deze zone, zoals de nieuwe bebouwingsmogelijkheid op perceel Voederheil 18, is het van belang dat de bebouwing een kleinschalige uitstraling dient te krijgen. De korrel van de nieuwe ontwikkelingen moet passen binnen de uitstraling van het lint." Het voorliggende initiatief overtreft met haar schaal alles wat er is en overtreft daardoor de intensiteit en omvang van het type initiatieven dat gewenst is aan het historische dorpslint Voederheil. Deze locatie leent zich simpelweg niet voor een ontwikkeling van zo'n grote schaal en al helemaal niet wanneer de toename in gebruiksintensiteit volledig wordt afgewenteld op de Voederheil.

Nota bene: in de verbeelding is alleen de groene strook aan de Voederheil daadwerkelijk als groen bestemd. Het groene deel van het voorterrein, waarin de vijver is geprojecteerd en het groen op de

erfgrenzen is niet als groen bestemd. Wij vinden dat dit te weinig zekerheid geeft naar de toekomst en eisen voor al het aanwezige groen ook een groenbestemming, met een heldere omschrijving waarin de toekomstbestendigheid van het groen is geborgd.

Onder 4.1.3 wordt aangegeven dat het plangebied in bestaand stedelijk gebied ligt. Het dorpslint Voederheil omzoomt echter de prachtige bolle akker voor een deel en is onderdeel van het buitengebied. De onderbouwing dat het bestaand stedelijk gebied is, is dan ook zeer arbitrair. Voor een groot deel van de Voederheil ter plaatse van het initiatief is het bestemmingplan buitengebied van toepassing. In 2014 is zonder enige vorm van communicatie het bordje van de verkeerskundige bebouwde kom Zeeland verplaatst van de rotonde Voederheil ter hoogte van de Kerkstraat naar de rotonde ter hoogte van de Bergmaas. Ook zijn er sindsdien aan de Middenpeelweg-zijde van bedrijventerrein Voederheil verschillende bedrijfsloodsen opgeleverd, maar de combinatie van die zaken en een aantal voornemens tot het verder volbouwen van waardevol buitengebied (Repelakker 111) maakt het lint nog geen stedelijk gebied. Graag zien we onderbouwd waarom bouwen in het buitengebied, in lijn met de ladder voor duurzame verstedelijking, een goed idee is. Om dezelfde reden vraagt de onderbouwing onder "4.2. Provinciaal Beleid" om aandacht. Onder 4.2.2. bij de beschrijving onder "planspecifiek" wordt zelfs expliciet gemeld dat het plangebied in landelijk gebied ligt. De onderbouwing is op dit punt tegenstrijdig in zichzelf.

de constatering dat het voorliggende plan bijdraagt aan de landschappelijke kwaliteit van de omgeving is wat ons betreft niet aan de orde. Ook van een veilige en gezonde leefomgeving is met de enorme verkeerstoename en geluidsoverlast geen sprake. Onder hetzelfde punt "planspecifiek" bij 4.2.2. wordt vervolgens de kwaliteitsbijdrage onder de landschapsinvesteringsregeling afgedaan met 1% van de uitgifteprijs, die wordt gebruikt voor "planologische inpassing". Dit, terwijl daar wellicht een klein deel van de sleutel ligt, om met ontwikkelingen bij te dragen aan de kwaliteit van de Voederheil in brede zin. Een vraag waar we al meermaals aandacht voor hebben gevraagd.

Samenvattend zijn we op een aantal punten erg kritisch ten opzichte van het voorgenomen plan ter realisatie van een brandweerkazerne en nevenlocatie. Wat echter ook overeind staat, en in lijn met wat we eerder aangaven, is dat we de ontwikkelingen in onze straat graag in samenspraak oppakken en graag denken - en ontwerpen - we als buurt mee. Zo kunnen we er samen voor zorgen dat de ontwikkelingen die mogelijk nog gaan komen, leiden tot minder verkeer op de Voederheil, een aantrekkelijk straatbeeld voor dit historische lint en ruimte voor ondernemers in een goede verhouding met hun directe burens. Nu is het moment om deze noordkant van ons prachtige dorp de kwaliteit mee te geven die zij verdient.

Beantwoording

Zoals al eerder opgemerkt ligt in onze Structuurvisie onze beleidslijn vast voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein richting het lint Voederheil, waarop ook in ons bestemmingsplan Voederheil II van 2013 is voorgesorteerd. Wij zijn het eens dat de onderbouwing van de locatiekeuze en ruimtelijke inpassing wat summier is in hoofdstuk 3 van de toelichting. Daarom hebben wij onderstaande tekst hierin verwerkt.

De locatiekeuze van de Veiligheidsregio Brabant Noord voor Voederheil in Zeeland is gekomen uit diverse strategische oogpunten. Vanwege de centralisatie van kantoren, opleiden, opslag, logistiek en

onderhoudswerkplaatsen heeft de Veiligheidsregio Brabant Noord naast Den Bosch, een tweede regionale locatie gezocht waarbij de volgende factoren van belang zijn:

- Geografisch juist in de regio, in de driehoek Mill-Uden-Zeeland.*
- De locatie diende tweezijdig bereikbaar te zijn (post en regionale werkplaatsen)*
- Een lokale brandweerkazerne dient gehuisvest te zijn in de nieuwe locatie. Deze kazerne dient dan ook kort en voldoende bereikbaar te zijn voor opkomende vrijwilligers uit de omgeving.*
- De kazerne dient op gunstige aanrijd afstand te liggen van haar belangrijke uitrukgebieden (uitvalswegen, bedrijven en kom van Zeeland).*
- De gemeente wilde op Voederheil al een bedrijventerrein realiseren, qua duurzaamheidsgedachte is deze locatie dan passend.*

Van de percelen grond, aangeboden door de diverse gemeenten is de door de gemeente Landerd aangeboden locatie Voederheil vanuit genoemde oogpunten als beste beoordeeld.

Ook de gemeente vindt de gekozen plek voor de brandweer ruimtelijk-functioneel bij uitstek passend op deze plek. In onze Structuurvisie ligt onze beleidslijn vast voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein richting de straat Voederheil, waarop ook in ons bestemmingsplan Voederheil II van 2013 is voorgesorteerd.

Om een goede aansluiting te realiseren tussen het bedrijventerrein Voederheil en het bebouwingslint de Voederheil is een goede inpassing van belang. Dit doen we door ruimtelijke randvoorwaarden op te leggen voor de percelen die direct gelegen zijn aan het bebouwingslint maar ook door de functies op deze percelen meer te laten aansluiten bij het bebouwingslint. Eén van deze percelen betreft het perceel voor de Brandweer. Deze percelen moeten een overgang creëren tussen het bebouwingslint met woningen en het bedrijventerrein met grote bedrijfspanden.

Vanuit ruimtelijk oogpunt zijn op deze plek standaard bedrijven in standaard bedrijfshallen niet wenselijk. Om deze reden is gezocht naar functies die passen in deze overgangszone. De brandweerkazerne aan de voorkant en het meer bedrijfsmatige steunpunt aan de achterkant sluiten hier goed op aan. De kazerne met uitrukmogelijkheden is qua ontsluiting en uitstraling georiënteerd op het gemengd lint Voederheil en het bedrijfspgedeelte van de Veiligheidsregio Brabant Noord is aan de achterkant aangrenzend en ontsloten op het bestaande bedrijventerrein Voederheil. Een brandweer kazerne zorgt qua activiteiten en laad en los bewegingen voor veel minder hinder dan reguliere bedrijven op een bedrijventerrein. Bij de brandweer worden geen producten gemaakt of bewerkt en men werkt niet met vrachtverkeer dat dagelijks producten komt halen of brengen, hierdoor sluit de brandweer op deze locatie aan de straat de Voederheil goed aan op de omgeving en wordt er een goede overgang gerealiseerd naar de meer bedrijfsmatige activiteiten van het steunpunt op het achterperceel en de rest van het bedrijventerrein.

Naast deze functionele aansluiting op de omgeving zijn de ruimtelijke randvoorwaarden om een goede aansluiting op de omgeving te realiseren ook nog van toepassing geweest bij de invulling op het perceel en de uitwerking van het pand van de brandweer. Om deze reden is de afstand tot de voorste perceelgrens veel groter dan op de percelen waar woningen of boerderijen staan. De ruimte aan de voorzijde van het pand krijgt invulling door middel van een landschappelijke inpassing. Naast de opgenomen groenbestemming aan de voorkant van het terrein, is in de voorwaardelijke

verplichting een verwijzing gemaakt naar het te realiseren groenplan voordat de locatie voor de brandweer in gebruik wordt genomen.

Daarnaast zal de brandweer op deze locatie zich net als de bestaande bebouwing aan de Voederheil zich presenteren richting de straat. De brandweer krijgt een representatieve uitstraling richting de straat die door middel van materialisering aansluit bij de boerderijen en woningen van het bebouwingslint.

In het kader van de ladder van duurzame verstedelijking wordt beoordeeld dat de locatie ligt in bestaand stedelijk gebied. Deze beoordeling wordt conform vaste jurisprudentie gemaakt aan de hand van de feitelijke ruimtelijke omgevingskenmerken. Op basis hiervan hebben wij gelet op de bestaande bebouwing van het gemengd lint, het bedrijventerrein Voederheil en de wegenstructuur geoordeeld dat sprake is van stedelijk gebied. Dit nog afgezien van de beoogde ontwikkelingen in de nabije omgeving van het bedrijventerrein Voederheil en de woonwijk Repelakker III. Deze benaming van stedelijk gebied verschilt inderdaad van de benaming landelijk gebied in de Interim Omgevingsverordening Ruimte. Deze verschillende beschrijvingen betekenen nog niet dat de ruimtelijke onderbouwing op dit onderdeel tegenstrijdig is. Ter verduidelijking zal in 4.2.2 van de toelichting onder “planspecifiek” wel worden opgenomen dat dit de benaming is in het provinciale beleid.

Wij zijn ervan overtuigd dat de beoogde ontwikkelingen bijdragen aan een verbetering van de straat Voederheil. Zowel voor het onderdeel verkeer met de aangekondigde maatregelen als het onderdeel landschap zal het de uitstraling van het lint worden hersteld en verbeterd. Zoals opgemerkt is er in de regels van het bestemmingsplan een groenbestemming opgenomen én is er ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan in de regels in de voorwaardelijke verplichting een verwijzing gemaakt naar het landschapsplan wat in samenspraak met bewoners is/wordt opgesteld. De kwaliteitsbijdrage van 1% investeringsbijdrage komt niet alleen van de ontwikkeling van de brandweer, maar ook van andere ontwikkelingen op Voederheil II (Fase 2), waarvandaan een dergelijke bijdrage wordt ingezet. Een substantieel gedeelte hiervan wordt gebruikt aan de kant van het lint Voederheil. Gezegd wordt dat hier maar een klein deel van de sleutel ligt. Zoals aangegeven is onze inspanning voor een aantrekkelijke woonomgeving van het lint Voederheil gericht op meerdere aspecten dan alleen landschap. Ook het aspect verkeer is een belangrijk onderdeel.

Tot slot willen wij nogmaals benadrukken dat wij hopen dat de voorgenomen richtingen vertrouwen geven voor de toekomst om te kunnen wonen in een aantrekkelijke en veilige omgeving samen met de ondernemers.

Aanpassing

De zienswijze is aanleiding tot de volgende aanpassingen:

- De verkeersnotitie met nummer GLa2102-110-R01 c0.3 is als bijlage 2 van de toelichting opgenomen.
- In paragraaf 5.3.1 van de toelichting is de verkeersnotitie uit bijlage 2 verwerkt.
- In paragraaf 5.3.1 van de toelichting is de omissie hersteld dat sprake is van een 50m/uur weg in plaats van een 60 km/uur weg.
- In paragraaf 3 wordt de ruimtelijke/stedenbouwkundige onderbouwing aangevuld.

- In paragraaf 4.2.2 van de toelichting wordt bij “planspecifiek” opgenomen dat “landelijk gebied” de benaming is in de provinciale Interim Verordening Ruimte.

Overzicht van wijzigingen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen

Bestemmingsplan, toelichting

- Naar aanleiding van zienswijze 1 en 3 is de verkeersnotitie met nummer GLa2102-110-R01 c0.3 als bijlage 2 van de toelichting toegevoegd.
- Naar aanleiding van zienswijze 1 en 3 is in paragraaf 5.3.1 van de toelichting de verkeersnotitie uit bijlage 2 verwerkt.
- Naar aanleiding van zienswijze 3 is in paragraaf 5.3.1 van de toelichting de omissie hersteld dat sprake is van een 50m/uur weg in plaats van een 60 km/uur weg.
- Naar aanleiding van zienswijze 3 is in hoofdstuk 3 de ruimtelijke/stedenbouwkundige onderbouwing aangevuld.
- Naar aanleiding van zienswijze 3 is in paragraaf 4.2.2 van de toelichting wordt bij “planspecifiek” opgenomen dat “landelijk gebied” de benaming is in de provinciale Interim Verordening Ruimte.

Ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan, regels

- In artikel 3.3.4. is de voorwaardelijke verplichting aangevuld met de verwijzing naar het landschapsplan.
- Als bijlage 2 van de regels is het landschapsplan opgenomen.

Bestemmingsplan, toelichting

- In paragraaf 5.10 is nader toegelicht hoe wordt omgegaan met de waterhuishouding.
- In het akoestisch onderzoek industrielawaai in bijlage 5 is ook het geluidniveau in de tuinen betrokken.
- In het akoestisch onderzoek industrielawaai is gelet op piekgeluiden expliciet de woning Voederheil 13 betrokken voor het beoordelen van een goed woon- en leefklimaat als gevolg van piekgeluiden door aankomende en vertrekkende brandweerauto's.
- Voor het aspect geur zijn de paragrafen 4.1 en 4.2 aangepast voor de onderdelen dat er geen belemmeringen zijn voor omliggende veehouderijen en de onderbouwing dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.
- Paragraaf 5.6 is nader onderbouwd voor de onderdelen dat er geen belemmeringen zijn voor omliggende veehouderijen en dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.
- Paragraaf 5.7 is voor het onderdeel externe veiligheid op onderdelen gewijzigd.
- Het stikstofdepositieonderzoek uit bijlage 10 is op onderdelen aangepast.
- In paragraaf 5.8 zijn de actuele resultaten van het stikstofonderzoek verwerkt
- Als bijlage 12 is de vormvrije m.e.r. aanmeldnotitie toegevoegd.
- In hoofdstuk 5 is opgenomen dat naar aanleiding van contact de GGD geen noodzaak ziet voor advies in het kader van volksgezondheid als gevolg van deze ontwikkeling.