



ARAG SE Nederland

Postbus 230
3830 AE Leusden
Kastanjelaan 2
3833 AN Leusden
T (033) 4342342
F (033) 4342300
www.arag.nl

AANGETEKENDE

Gemeente Steenbergen
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 6
4650 AA STEENBERGEN NB
Tevens per e-mail aan: info@gemeente-steenbergen.nl

Datum	9 februari 2024	Behandeld door	5.1.2,e
Ons kenmerk	01212610, 01349912, 01355505	E-mail	5.1.2,e
Uw kenmerk	Ontwerpbestemmingsplan 'de Boogerd'	Telefoonnummer	5.1.2,e
Onderwerp	Aanvulling zienswijze	Faxnummer	5.1.2,e

Geachte heer, mevrouw,

Namens cliënten, de 5.1.2,e wonende aan 5.1.2,e 5.1.2,e (5.1.2,e) te Kruisland en 5.1.2,e wonende aan 5.1.2,e 5.1.2,e) te Kruisland en namens de heer 5.1.2,e wonende aan 5.1.2,e 5.1.2,e (5.1.2,e) te Kruisland (hierna: cliënten), vul ik hierbij de zienswijze aan tegen het ontwerpbestemmingsplan 'De Boogerd' (hierna: het ontwerpplan). Bijgaand treft u aan een afschrift van de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan in het Gemeenteblad (**bijlage 1**).

Cliënten kunnen zich niet integraal vinden in het ter inzage gelegde ontwerpplan. In onderhavige zienswijze zet ik uiteen op basis waarvan cliënten zich niet kunnen vinden in het plan.

1: Verkeersafwikkeling onvoldoende gemotiveerd

Ten eerste wordt in het ontwerpplan het aspect 'Verkeer' besproken. U beweert dat het aantal verkeersbewegingen zal toenemen naar aanleiding van de beoogde ontwikkeling.

De beoogde ontsluiting loopt van de beoogde ontwikkeling – een middelgrote woonwijk – naar de reeds bestaande bebouwing in Kruisland. Om precies te zijn mondt de ontsluiting uit aan t' Hoogje en leidt de ontsluitingsweg naar de reeds bestaande kruising aan de t' Hoogje en de Grote Tiende, waar cliënten woonachtig zijn.

U stelt onder 2.4 van het ontwerpplan dat een goede verkeersdoorstroming gewaarborgd wordt met het ter inzage leggen van dit plan. De navolgende berekening ligt hieraan ten grondslag:

2.4 Verkeer & Parkeren

Verkeer

De gemeente Steenbergen kan op basis van de omgevingsadressendichtheid worden aangemerkt als 'weinig stedelijk' (500–1.000 adressen per km²). Onderhavig plangebied is gelegen binnen de zone 'rest bebouwde kom'. Onderstaande tabel duidt, gelet op de stedenbouwkundige verkaveling, de maximale verkeersgeneratie die geldt op basis van de kencijfers van het CROW in een 'weinig stedelijk' gebied binnen de zone 'rest bebouwde kom':

Functie	Max vpe	Aantal woningen	Totaal max vpe
Huur, appartement, sociaal	4,5 per woning	22	99,0
Koop, vrijstaand	8,6 per woning	7	60,2
Koop, twee-onder-een-kap	8,2 per woning	10	82,0
Koop, tussen/hoek	7,8 per woning	34	265,2
Totaal		73	506,4

Het planvoornemen genereert op basis van het verkavelingsplan een maximum aantal extra voertuigbewegingen per etmaal (vpe) van 506,4. Het plangebied zal worden ontsloten via Het Hoogje en het verkeer zal bij het verlaten van Het Hoogje zich spreiden door de aanliggende woonwijk in de richtingen van de Molenstraat en de Roosendaalseweg. Voor gemiddelde erftoegangswegen geldt een maximale capaciteit van 4.000 tot 6.000 verkeersbewegingen per etmaal. Dit zijn acceptabele aantallen, welke het woongenot niet of zeer gering aantasten.

In de huidige situatie is de verkeersintensiteit op de wegvakken van en naar Het Hoogje circa 1.000 verkeersbewegingen per etmaal. Dit is op een reguliere weekdag volgens het BBMA verkeersmodel 2022. De prognoses volgens dit verkeersmodel voor 2030 en 2040 blijven ongewijzigd. Om deze intensiteit om te rekenen naar werkdagen wordt het getal vermenigvuldigd met 1,11 conform de uitgangspunten van het CROW. Hierdoor komt de huidige intensiteit op 1.110 verkeersbewegingen per etmaal.

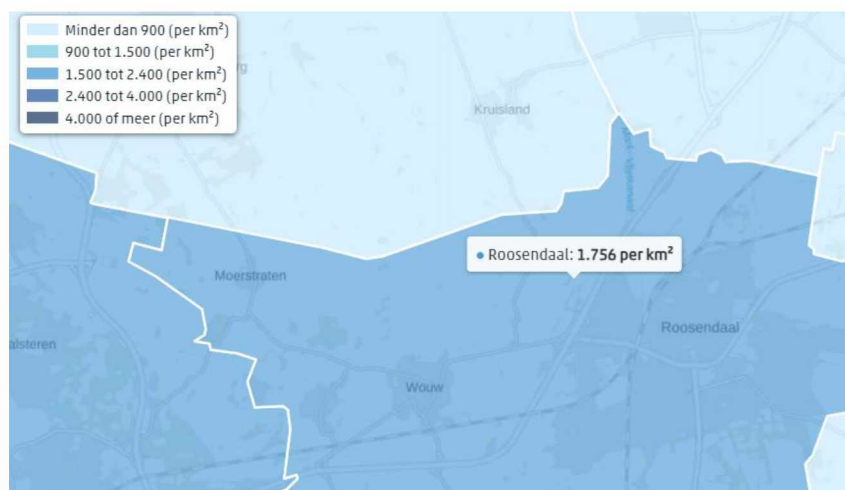
In de toekomstige situatie is er een toename van de intensiteit van 506,4 verkeersbewegingen per etmaal. Dit verkeer verspreidt zich door de omliggende woonwijk waardoor er een toename in intensiteit te verwachten is

1.1 Verkeersgeneratie en omgevingsadressendichtheid

U stelt allereerst dat de gemeente Steenbergen op basis van de omgevingsadressendichtheid kan worden aangemerkt als 'weinig stedelijk'. Vervolgens voert u (mede) op basis van deze gegevens een berekening uit die de maximale verkeersgeneratie prognosticeert.

In dit verband wordt makkelijk gekeken naar de omgevingsadressendichtheid. Immers, voor de gemeente Steenbergen geldt een omgevingsadressendichtheid die valt tussen de 500-1000 adressen per km². De beoogde ontwikkeling bevindt zich echter in de nabijheid van de gemeente Roosendaal. Vanuit de beoogde ontwikkeling zijn enkele gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen die naar de zojuist genoemde gemeente leiden.

Uit de database van het CBS blijkt dat de omgevingsadressensichtheid in de gemeente Roosendaal maar liefst 1756 per km² betreft:



Het moge voor zich spreken dat veel verkeer uit Kruisland én ook vanuit de beoogde ontwikkeling richting de gemeente Roosendaal (en vice versa) forenst en/of reist. Nu de beoogde ontwikkeling dusdanig dicht bij de gemeente Roosendaal ligt, alwaar de omgevingsadressendichtheid vele malen hoger ligt, kan worde geconcludeerd dat de geprognosticeerde verkeersgeneratie van en naar het plangebied onvoldoende is onderbouwd.

1.2 Omgevingsfactoren niet meegewogen

Naast dat u de verkeersgeneratie berekent op basis van de woningen die in het plangebied zullen komen én op basis van de omgevingsadressendichtheid, is er onvoldoende gekeken naar de feitelijke en planologische situatie ter plaatse.

Aan de rand van het plangebied aan 't Hoogje liggen nu reeds een voetbalvereniging (Sportclub Kruisland) en een tennisvereniging (Tennisvereniging Kregro). Meermaals per week vinden hier trainingen en wedstrijden plaats. Met deze activiteiten gaat reeds op meerdere momenten per week, zowel in de avonden doordeweeks als op wedstrijdmomenten zowel doordeweeks als in het weekend, een grote verkeersgeneratie gepaard. Het is niet ongebruikelijk dat deze activiteiten nu al feitelijk tot verkeersdrukte leidt op de bestaande ontsluiting ('t Hoogje).

Deze verkeersgeneratie is onder 2.4 op generlei wijze meegenomen in het verrichte verkeersonderzoek. Niets duidt erop dat de reeds bestaande verkeersgeneratie die wordt veroorzaakt door de sportverenigingen wordt verdisconteerd of meegenomen in het nu verrichte verkeersonderzoek. Het onderzoek is derhalve ook om deze reden niet zorgvuldig verricht.

1.3 Aantal verkeersbewegingen erftoegangsweg, verkeersveiligheid en woon- en leefklimaat

Het bovenstaande in acht nemend, kan worden geconcludeerd dat de verkeersgeneratie op de ontsluitingsweg naar de beoogde ontwikkeling hoger zal uitvallen dan tot nu toe berekend is geworden.



U geeft voorts aan dat voor 'gemiddeld erftoegangswegen' een maximale dagelijkse verkeerscapaciteit van 4000 tot en met 6000 verkeersbewegingen per dag geldt.

Het begrip erftoegangsweg is niet wettelijk gedefinieerd, maar kan worden gelezen als een weg waar verkeer wordt uitgewisseld, maar het kan ook een erf betreffen waar maximaal 15 km/u mag worden gereden. Buiten de bebouwde kom is het een weg waar maximaal 60 km/u mag worden gereden.

Evident is aldus dat er meerdere soorten erftoegangswegen zijn en dat een wettelijke definiëring of grondslag van het begrip niet bestaat. Een erftoegangsweg kan in sommige gevallen dus degelijk 4000 tot en met 6000 verkeersbewegingen aan per etmaal, zoals u zelf stelt. Hierbij kan worden gedacht aan een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom waarbij een hogere maximale snelheid is toegestaan en de weginrichting zich hier ook voor leent. Er zijn echter ook erftoegangswegen (zoals erven of wegen gelegen in een woonwijk) die absoluut niet bestand zijn tegen dergelijke aantallen. De ontsluiting aan 't Hoogje die nu als ontsluitingsweg c.q. als erftoegangsweg wordt geprojecteerd, betreft een smal straatje in een reeds bestaande woonwijk. De erftoegangsweg is al drukker dan de meeste andere straten in de woonwijk nu de sportverenigingen het aantal verkeersbewegingen flink opkrikt.

De nu beoogde ontwikkeling zal het aantal verkeersbewegingen dus nog meer laten oplopen. Er is voorts niet nader uiteengezet op basis waarvan 4000 tot en met 6000 verkeersbewegingen ook voor de nu beoogde erfontsluitingsweg ('t Hoogje) acceptabel zou zijn. Immers, de weg wordt al drukker door het (meer dan door u berekende) forse aantal verkeersbewegingen door de beoogde ontwikkeling. Daarbij loopt de beoogde ontsluitingsweg zoals uiteengezet dus reeds langs enkele bestaande sportaccommodaties.

Dit alles maakt dat het (sterk toenemende) aantal verkeersbewegingen op de beoogde erftoegangsweg in samenhang met de sportaccommodaties die op deze ontsluitingsweg liggen tot verkeersonveilige situaties zouden kunnen leiden. Onvoldoende is immers aangetoond dat de toename in het aantal verkeersbewegingen acceptabel zal zijn voor de ontsluitingsweg 't Hoogje en de hieraan omliggende straten. De aanzienlijke toename in het aantal verkeersbewegingen zal voor cliënten voorts een grote en onacceptabele impact hebben op hun woon- en leefklimaat. De beoogde ontwikkeling zal leiden tot een onevenredige toename in het aantal verkeersbewegingen waarbij het aantal verkeersbewegingen in de toelichting van het ontwerpplan onvoldoende is gemotiveerd.

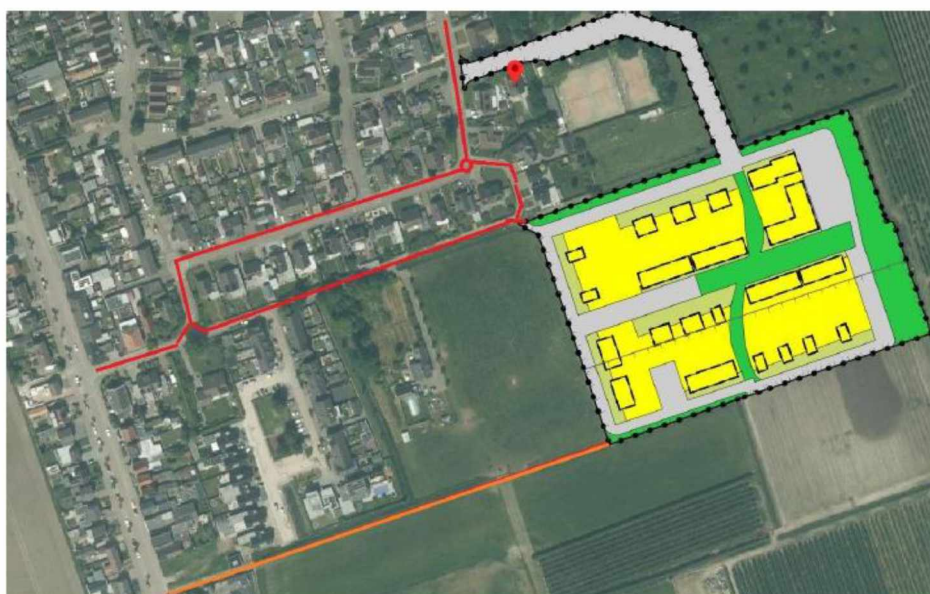
Het verkeersonderzoek dat is aangehecht aan het ontwerpplan concludeert te gemakkelijk dat het toenemende aantal verkeersbewegingen geen probleem zal opleveren voor de huidige verkeerssituatie. Vaak is het nu al druk in de nabijheid van de beoogde ontsluitingsweg, mede ook door de sportaccommodaties. Onvoldoende wordt met de terinzagelegging van het ontwerpplan geborgd dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft en dat het fors toenemende verkeersbewegingen acceptabel is.

Resumerend wordt dan ook gesteld dat het aspect 'Verkeer' onvoldoende gemotiveerd is. Het ontwerpplan kan dan ook niet in de huidige vorm worden vastgesteld nu onvoldoende onderzocht is wat de impact is van de (fors) toenemende aantal verkeersbewegingen.

2: Alternatief onvoldoende onderzocht

In het verlengde van hetgeen onder paragraaf 1 aan bod is gekomen, is onvoldoende gekeken naar een alternatieve of tweede ontsluitingsweg van de beoogde ontwikkeling. Reeds in het voortraject is aan bod gekomen dat een tweede of een alternatieve ontsluiting van de beoogde ontwikkeling op meerdere vlakken wenselijk is.

Als toelichting breng ik de volgende afbeelding in:



Met de oranje streep is in de afbeelding (vereenvoudigd) een alternatieve of tweede ontsluitingsweg ingetekend voor de beoogde ontwikkeling.

In het voortraject is al aangevoerd dat een tweede ontsluiting die in de richting van de Roosendaalseweg zal komen te leiden veel realistischer is: deze ontsluiting zal dan immers op een gebiedsontsluitingsweg terecht komen, kan een veel hogere verkeerscapaciteit aan dan de hiervoor besproken weg die al door een bestaande woonwijk loopt en langs meerdere sportaccommodaties loopt en kan de andere, reeds in het ontwerpplan bestemde ontsluiting ontlasten.

Een tweede ontsluiting van de beoogde ontwikkeling is dus om bovenstaande redenen logisch en beter in lijn met een goede ruimtelijke ordening. Onvoldoende is onderzocht of onderbouwd waarom er geen tweede ontsluitingsweg naar de Roosendaalseweg zal komen. Het verkeersprobleem dat immers dreigt te ontstaan met het nu ter inzage gelegde plan wordt hiermee ondervangen. Tevens zullen bewoners van de nieuw te ontwikkelen woonwijk sneller op een doorgaande weg terecht kunnen komen, hetgeen bevorderlijk is voor de bewoners van de reeds bestaande woonwijk én voor de nieuwe bewoners.

Met deze zienswijze wordt ook nadrukkelijk erop gestuurd om het geopperde alternatief te onderzoeken en te bezien of bij vaststelling van het bestemmingsplan de alternatieve



ontsluiting niet alsnog in het plan kan worden betrokken. De tweede ontsluiting is namelijk in ieder belang en kan veel verkeerstechnische bezwaren doen wegnemen.

Verzoek

Op grond van het bovenstaande verzoeken cliënten u om rekening te houden met hun persoonlijke belangen bij het vaststellen van het bestemmingsplan en het bestemmingsplan op bovengenoemde punten aan te passen, aan te vullen en te wijzigen.

Ik verzoek u verder vriendelijk bij uw correspondentie het bovengenoemd kenmerknummer te vermelden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



Jurist Bestuursrecht

Terinzagelegging: ontwerp structuurvisie 'De Boogerd'

Burgemeester en wethouders van de gemeente Steenbergen maken bekend:

- dat de ontwerp structuurvisie 'De Boogerd' (NL.IMRO.0851.SVdeboogerd-o001) vanaf vandaag ter inzage ligt, waarmee het voornemen is om 73 woningen mogelijk te maken op het perceel met de kadastrale aanduiding Steenbergen, sectie AB, nummer 370;
- dat met deze terinzagelegging vóór 1 januari 2024, de huidige wet- en regelgeving voor de verdere procedure van dit ruimtelijk instrument van toepassing blijft, ook na de inwerkingtreding van de Omgevingswet, dit op basis van artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet;
- dat alle documenten raadpleegbaar zijn:
 - a. op het gemeentehuis, Buiten de Veste 1 in Steenbergen;
 - b. op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- dat binnen 6 weken, om precies te zijn tot en met 31 januari 2024, alléén:
 - a. a. een schriftelijke zienswijze kenbaar kan worden gemaakt, te versturen naar de gemeenteraad, Postbus 6, 4650 AA Steenbergen of;
 - b. b. een mondelinge zienswijze kenbaar kan worden gemaakt, te melden bij de heer mr. H.H.C. Mailoa, na het maken van een afspraak.

Stenbergen, 20 december 2023

*Namens burgemeester en wethouders van de gemeente Steenbergen,
mr. H.H.C. (5.1.2.e) Mailoa
Jurist Ruimtelijke Ordening*