

Technische vraag

Zaaknr.: 15791-2022

Technische vraag aan: Team Economie en gebiedsontwikkeling

Onderwerp: Raadsvoorstel herstelbesluit bestemmingsplan Jonkergouw

Naar aanleiding van het raadsvoorstel inzake het herstelbesluit op het bestemmingsplan Jonkergouw en de daarbij behorende onderliggende stukken, waaronder de rapportages van Exante en IV-Infra, de raadsinformatiebrief van 27 januari 2026, de beantwoording van eerdere schriftelijke vragen en de door bewoners overgelegde deskundigencheck van Haskoning, heeft de fractie van GroenLinks-PvdA-D66-PRO de volgende technische vragen.

De vragen richten zich uitsluitend op de verkeerskundige en planologische onderbouwing van de voorgestelde ontsluitingsvariant via de Pastoor van Winkelstraat en de Broksteeg.

Technische vragen

1. Kan concreet en integraal worden onderbouwd op basis van welke normen, richtlijnen, ontwerpcriteria, verkeerskundige toetsingen, uitvoerbaarheidstechnische afwegingen en ruimtelijke argumenten wordt geconcludeerd dat route 1 verkeersveilig, uitvoerbaar en uiteindelijk als voorkeursvariant is gekozen?
2. Kan concreet worden onderbouwd op basis van welke normen, richtlijnen, ontwerpcriteria en verkeerskundige toetsingen wordt geconcludeerd dat route 1 verkeersveilig en uitvoerbaar is?
3. Kan per wegvak van de Broksteeg inzichtelijk worden gemaakt:
 - welke effectieve verhardingsbreedte aanwezig is;
 - welke toekomstige breedte wordt beoogd;
 - welke minimale breedte volgens de gehanteerde richtlijnen benodigd is voor het veilig passeren van landbouw- en vrachtverkeer?
4. Welke voertuigcategorieën, voertuigafmetingen en verkeersintensiteiten zijn gehanteerd bij de verkeerskundige beoordeling, uitgesplitst naar personenauto's, vrachtverkeer en landbouwverkeer?
5. Kan worden toegelicht welke maatgevende voertuigbreedtes en passeerbreedtes zijn gehanteerd bij de verkeerskundige beoordeling van landbouw- en vrachtverkeer naast de maximale wielbasis?
6. Kan worden toegelicht hoe landbouwverkeer is meegenomen in de beoordeling van het aandeel zwaar verkeer, mede gelet op de constatering in de deskundigencheck van Haskoning dat juist de breedte van deze voertuigen maatgevend is voor de verkeersveiligheid?
7. Is bij de verkeerskundige beoordeling rekening gehouden met:
 - werkdagintensiteiten (dus ook realistische drukke werkdagsituaties);
 - de huisvesting van maximaal 200 arbeidsmigranten;
 - de toename van langzaam verkeer;
 - autonome verkeersgroei richting 2040;

- en overige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, waaronder Akkerwinde III?

8. Is voor het kruispunt Broksteeg - Pastoor van Winkelstraat een afzonderlijke verkeerskundige veiligheidsanalyse uitgevoerd? Zo ja, kan deze worden gedeeld?
9. Kunt u inzichtelijk maken:
 - welke zichtafstanden op dit kruispunt aanwezig zijn;
 - welke opstelruimte aanwezig is tussen fietspad en rijbaan;
 - hoe deze situatie zich verhoudt tot de relevante CROW-richtlijnen;
 - en welke gevolgen de toename van zwaar verkeer heeft voor de verkeersveiligheid van fietsers op deze schoolroute?
10. Kunt u toelichten hoe de voorgestelde passeerstroken verkeersveilig worden geacht bij tweerichtingsverkeer van landbouw- en vrachtverkeer, mede gelet op de constatering van Haskoning dat hiervoor mogelijk een grotere breedte benodigd is?
11. Kan worden bevestigd dat het oorspronkelijke bestemmingsplan uitging van eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer en dat nu wordt uitgegaan van tweerichtingsverkeer via de Broksteeg en Pastoor van Winkelstraat? Welke verkeerskundige gevolgen heeft deze wijziging volgens u voor verkeersintensiteiten, conflictmomenten en verkeersveiligheid in de directe omgeving?
12. Kan worden aangegeven welke aanvullende onderzoeken of onderbouwingen sinds de uitspraak van de voorzieningenrechter zijn uitgevoerd om aan te tonen dat de gekozen ontsluitingsroute verkeersveilig en uitvoerbaar is?
13. Is onderzocht of de benodigde infrastructurele maatregelen volledig realiseerbaar zijn binnen de bestaande fysieke en planologische ruimte, mede gelet op aanwezige bomenstructuren, watergangen en overige beperkingen langs de Broksteeg? Kunt u daarbij aangeven of voor de uitvoering kap van bomen noodzakelijk is en zo ja, om hoeveel bomen en welke locaties het gaat?
14. Welke vergunningen, toestemmingen of aanvullende procedures zijn benodigd voor de uitvoering van de voorgestelde infrastructurele maatregelen?

Ondertekening:

Datum indiening	:	18-5-2026
Fractie	:	GroenLinks-PvdA-D66-PRO
Naam indiener	:	Genoveef Lukassen
Einddatum	:	28-5-2026
iBabs ID nr.	:	253

Antwoord op technische vraag

Antwoord door: Gijs van Oorschot
Datum: 20 mei 2026
Vraag: 1. Kan concreet en integraal worden onderbouwd op basis van welke normen, richtlijnen, ontwerpcriteria, verkeerskundige toetsingen, uitvoerbaarheidstechnische afwegingen en ruimtelijke argumenten wordt geconcludeerd dat route 1 verkeersveilig, uitvoerbaar en uiteindelijk als voorkeursvariant is gekozen? Antwoord: Route 1 is aangewezen als voorkeursvariant op basis van een zorgvuldig en onafhankelijk alternatievenonderzoek waarbij in totaal 15 routes zijn beoordeeld. De keuze voor route 1 is niet slechts een verkeerskundige conclusie, maar het resultaat van een integrale afweging langs vijf samenhangende criteria: verkeerskundige consequenties (verkeersveiligheid), hinderaspecten (geluid en trillingen), ruimtelijke consequenties, procedurele consequenties en financiële consequenties. Wat route 1 onderscheidt van de bestemmingsplanvariant én van de overige alternatieven is de combinatie van factoren. Route 1 volgt een kort tracé, via Broksteeg (zuid) naar Pastoor van Winkelstraat/Haagstraat richting N277. Daardoor zijn verkeerskundige maatregelen over een aantoonbaar korte lengte nodig. De route past volledig binnen het bestaande planologische kader. Er zijn geen grondaankopen, geen bestemmingsplanwijziging en geen aanvullende procedures noodzakelijk. De ruimtelijke en financiële impact is daarmee kleiner dan bij alle alternatieven die nieuwe infrastructuur behelzen. Routes met (gedeeltelijk) nieuwe infrastructuur bieden weliswaar een robuustere verkeerskundige oplossing, maar gaan gepaard met substantieel grotere ruimtelijke, procedurele en financiële consequenties waarvoor de verkeerskundige noodzaak ontbreekt: de bestemmingsplanvariant én route 1 zijn immers beiden geschikt voor de beoogde verkeersafwikkeling. Het college kiest daarmee voor de meest doelmatige en uitvoerbare oplossing, zonder concessies te doen aan de verkeerskundige kwaliteit. Vraag: 2. Kan concreet worden onderbouwd op basis van welke normen, richtlijnen, ontwerpcriteria en verkeerskundige toetsingen wordt geconcludeerd dat route 1 verkeersveilig en uitvoerbaar is? Antwoord: De verkeerskundige toetsing van route 1 is uitgevoerd conform de CROW-richtlijnen voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (ETW60), vastgelegd in het 'Handboek wegontwerp; Buiten de bebouwde kom'. Per wegvak zijn drie verkeerskundige

drempelwaarden gehanteerd: de beschikbare verhardingsbreedte (drempel A: kritisch onder 3,50 m), de verkeersintensiteit (drempel B: vanaf 1.000 mvt/etmaal bij smalle verharding) en het aandeel zwaar verkeer (drempel C: richting of boven 10-12%).

Uit de analyse volgt dat de Pastoor van Winkelstraat en de Haagstraat, het merendeel van het tracé, geen van de drempels overschrijden. Deze wegen beschikken over een rijbaanbreedte van 6,40 m en vrij liggende fietsvoorzieningen, en functioneren ook in de toekomstige situatie zonder aanvullende maatregelen. Dat is een belangrijk gegeven: de kritische wegvakken zijn beperkt in omvang en aantal.

Op de Broksteeg (zuid), het kortere en smallere deel van het tracé, worden meerdere drempels overschreden. Hier zijn gerichte maatregelen noodzakelijk: versterking en verbreding van bermverharding en/of passeerplaatsen.

IV Infra heeft in de notitie van 19 december 2025 aangetoond dat deze maatregelen technisch inpasbaar zijn binnen de bestaande bestemming 'Verkeer' en binnen de kadastrale grenzen van de weg. De conclusie is daarmee helder: route 1 is uitvoerbaar, mits de voorziene maatregelen op de Broksteeg (zuid) daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Vraag:

3. Kan per wegvak van de Broksteeg inzichtelijk worden gemaakt:

- welke effectieve verhardingsbreedte aanwezig is;
- welke toekomstige breedte wordt beoogd;
- welke minimale breedte volgens de gehanteerde richtlijnen benodigd is voor het veilig passeren van landbouw- en vrachtverkeer?

Antwoord:

De Broksteeg bestaat uit twee onderscheiden wegvakken met elk hun eigen profiel en verkeerskundige opgave. Beide zijn in het Exante-rapport (hoofdstuk 6) zelfstandig geanalyseerd op basis van de CROW-richtlijnen voor ETW60. De IV Infra-notitie van 19 december 2025 werkt de maatregelen vervolgens technisch uit in tekeningen.

Broksteeg (zuid) heeft een huidige rijbaanbreedte van maximaal 3,25 m asfalt. Met de aanwezige bermbeveiliging komt de effectieve breedte uit op ca. 4,45 m. Exante concludeert in paragraaf 6.1.1 dat op dit wegvak in de toekomstige situatie alle drie de verkeerskundige drempels worden overschreden: de breedte is te krap, de intensiteit neemt toe tot 765 mvt/etmaal en het aandeel grote voertuigen stijgt naar 13%. De beoogde toekomstige effectieve breedte bedraagt minimaal 4,50 m, optimaal 5,50 m, te realiseren door versterking en verbreding van de bermverharding aangevuld met passeerplaatsen.

Broksteeg (noord) heeft een huidige rijbaan van 3,23 m plus 1,20 m bestaande bermverharding, resulterend in een effectieve breedte van ca. 4,43 m. Exante concludeert in paragraaf 6.2.1 dat deze breedte dicht tegen de CROW-referentieklaas van 4,50 m ligt en in beginsel toereikend is voor de verwachte intensiteit van 765 mvt/etmaal. Het hoge aandeel

grote voertuigen (13%) maakt het passeren van vrachtverkeer en een personenauto echter blijvend maatgevend. De beoogde toekomstige breedte is ook hier minimaal 4,50 m, optimaal 5,50 m, waarbij gerichte lokale optimalisaties volstaan zonder grootschalige rijbaanaanpassing.

Voor de dimensionering van passeerplaatsen gaat IV Infra uit van een totale verhardingsbreedte van 5,00 m over een lengte van 20 m, met een onderlinge afstand van 150 tot 300 m. Deze maatvoering is gebaseerd op de richtlijnen voor passeerplaatsen in hoofdstuk 17.4.1 van het 'Handboek Wegontwerp; Buiten de bebouwde kom' van het CROW. De technische inpasbaarheid binnen de bestaande bestemming 'Verkeer' en de kadastrale grenzen van de weg is door IV Infra bevestigd. Met deze maatvoering en vormgeving is het veilig passeren gewaarborgd.

Vraag:

4. Welke voertuigcategorieën, voertuigafmetingen en verkeersintensiteiten zijn gehanteerd bij de verkeerskundige beoordeling, uitgesplitst naar personenauto's, vrachtverkeer en landbouwverkeer?

Antwoord:

De verkeerskundige beoordeling is opgebouwd vanuit de verkeersgeneratie en intensiteiten zoals vastgelegd in het bestemmingsplan (kenmerk NL.IMRO.1991.BrokstMolstr2023-VG01). Deze uitgangspunten zijn in de gerechtelijke procedure niet ter discussie gesteld en vormen het planologisch vastgestelde en juridisch geaccepteerde vertrekpunt.

De verkeersgeneratie van Jonkergouw bedraagt 459 mvt/etmaal. Dit is de maatgevende waarde voor de drukste periode van het jaar (juli) en is gebaseerd op ervaringscijfers van de bestaande bedrijfslocatie aan de Molenaarstraat in Schaijk. Het betreft daarmee een worstcase benadering.

De generatie is uitgesplitst in drie categorieën: 243 personenauto's (wielbasis < 3,70 m), 130 tractoren en landbouwvoertuigen (wielbasis 3,70-7,00 m) en 86 vrachtverkeercombinaties (wielbasis > 7,00 m). Tractoren en vrachtverkeer zijn dus expliciet als afzonderlijke categorieën benoemd en meegewogen.

De huidige verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken, gemeten via mechanische tellingen in 2024, bedragen: Broksteeg 306 mvt/etmaal, Elsstraat 734 mvt/etmaal, Waterstraat 639 mvt/etmaal, Pastoor van Winkelstraat 4.124 mvt/etmaal en Haagstraat 4.055 mvt/etmaal.

In de toekomstige situatie met de toename van verkeer van Jonkergouw resulteert dit in: Broksteeg 765 mvt/etmaal, Elsstraat 1.193 mvt/etmaal, Waterstraat 1.098 mvt/etmaal, Pastoor van Winkelstraat 4.583 mvt/etmaal en Haagstraat 4.514 mvt/etmaal.

Voor de voertuigafmetingen zijn de volgende richtlijnen vanuit het CROW:
Statische voertuigbreedte

- Personenauto: 1,83m
- Vrachtwagen: 2,55m (inclusief spiegels 2,75m)
- Landbouwverkeer: 3,00m

Dynamische verkeersruimte, rijdend bij 60km/h:

- Personenauto: 2,40m
- Vrachtwagen: 3,30m
- Landbouwverkeer: 3,60m

Vraag:

5. Kan worden toegelicht welke maatgevende voertuigbreedtes en passeerbreedtes zijn gehanteerd bij de verkeerskundige beoordeling van landbouw- en vrachtverkeer naast de maximale wielbasis?

Antwoord:

Voor de verkeerskundige beoordeling van het maatgevende passeerconflict is de breedte bepalend en gehanteerd, niet de wielbasis.

In het Exante-rapport is de maatgevende situatie bepaald als het passeren van een vrachtvoertuig en een personenauto. Conform het CROW Handboek Wegontwerp gelden hiervoor de volgende benodigde vrije ruimtes per voertuig: 2,05 m voor een personenauto, 3,00 m voor een vrachtwagen en 3,30 m voor een landbouwvoertuig bij een aangepaste, lage snelheid. Op basis hiervan is voor passeren van vrachtverkeer en een personenauto een totale effectieve verhardingsbreedte van minimaal 4,50 m benodigd, met een gewenste breedte van 5,50 m voor een robuuste inrichting.

De wielbasis is in de analyse uitsluitend gehanteerd als classificatiecriterium vanuit verkeerstellingen. Dit is de standaardmethode waarmee verkeerstellers voertuigen van elkaar onderscheiden. De wielbasis zegt daarmee iets over de lengte van een voertuig, maar niets over de breedte.

Vraag:

6. Kan worden toegelicht hoe landbouwverkeer is meegenomen in de beoordeling van het aandeel zwaar verkeer, mede gelet op de constatering in de deskundigencheck van Haskoning dat juist de breedte van deze voertuigen maatgevend is voor de verkeersveiligheid?

Antwoord:

In de rapportage van Exante zijn tractoren gecategoriseerd als zijnde zwaar verkeer, niet als personenauto.

Landbouwverkeer is in de praktijk geen homogene categorie en valt bij mechanische verkeerstellingen op basis van wielbasis verspreid over meerdere categorieën. Een deel kan onder de categorie 2,00–3,70 m vallen (vergelijkbaar met personenauto/bestelauto). Maar

tractoren met aanhangwagen of werktuigendragers vallen in de categorieën 3,70–7,00 m (middelzwaar) of zelfs >7,00 m (zwaar).

Vraag:

7. Is bij de verkeerskundige beoordeling rekening gehouden met:

- werkdagintensiteiten (dus ook realistische drukke werkdagsituaties);
- de huisvesting van maximaal 200 arbeidsmigranten;
- de toename van langzaam verkeer;
- autonome verkeersgroei richting 2040;
- en overige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, waaronder Akkerwinde III?

Antwoord:

Ja, met al deze aspecten is rekening gehouden.

De verkeerskundige beoordeling is opgebouwd vanuit de verkeersgeneratie en intensiteiten zoals vastgelegd in het bestemmingsplan (kenmerk NL.IMRO.1991.BrokstMolstr2023-VG01). Deze uitgangspunten zijn in de gerechtelijke procedure niet ter discussie gesteld en vormen het planologisch vastgestelde en juridisch geaccepteerde vertrekpunt.

De gehanteerde verkeersgeneratie van 459 mvt/etmaal betreft de drukste periode van het jaar (juli) en is daarmee een worstcase benadering. Hierin zijn personenverkeer van arbeidsmigranten, tractoren en vrachtverkeer als afzonderlijke categorieën opgenomen op basis van ervaringscijfers van de huidige bedrijfslocatie.

Voor de verwachte intensiteiten in 2040 is gebruik gemaakt van het vastgestelde provinciale verkeersmodel BBMA met planjaar 2040. Autonome verkeersgroei richting 2040 en andere ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet afzonderlijk in deze analyse betrokken. De onderzoeksopdracht, die voortvloeit uit de gerechtelijke uitspraak, betrof uitdrukkelijk de beoordeling van de uitvoerbaarheid van de ontsluitingsroute op basis van de vastgestelde planologische uitgangspunten. Een integraal gebied brede toekomstverkenning tot 2040 valt buiten de scope van dit onderzoek en is ook geen vereiste die de rechter heeft gesteld.

Vraag:

8. Is voor het kruispunt Broksteeg - Pastoor van Winkelstraat een afzonderlijke verkeerskundige veiligheidsanalyse uitgevoerd? Zo ja, kan deze worden gedeeld?

Antwoord:

Voor alle trajecten en kruispunten zijn verkeerskundige veiligheidsanalyses uitgevoerd. Deze analyses zijn niet afzonderlijk vastgelegd maar maken integraal onderdeel uit van de beoordeling en daarmee de Exante-rapportage.

Vraag:

9 Kunt u inzichtelijk maken:

- welke zichtafstanden op dit kruispunt aanwezig zijn;
- welke opstelruimte aanwezig is tussen fietspad en rijbaan;
- hoe deze situatie zich verhoudt tot de relevante CROW-richtlijnen;

- en welke gevolgen de toename van zwaar verkeer heeft voor de verkeersveiligheid van fietsers op deze schoolroute?

Antwoord:

- Volgens de richtlijnen van het CROW bedraagt het benodigde oprijzicht vanaf de zijweg op een weg met een snelheid van 60 km/h bij voorkeur minimaal 100 meter. Dit zicht is in beide richtingen aanwezig.
- Tussen de kantmarkering van de rijbaan en het fietspad (binnenzijde blokmarkering) is circa 3,7 meter opstelruimte.
- In het 'Handboek wegontwerp' van het CROW is opgenomen dat de opstelruimte bij voorkeur 5,0 meter bedraagt. Voor is opgenomen dat het beperkt uitbuigen (4,0 meter) een compromis is tussen veiligheid en comfort.
- Een toename van verkeer betekent in theorie een toename van de ontmoetingskans. Fietsers kunnen gebruik maken van een vrijliggend fietspad, waarbij geen sprake is van een onacceptabele verslechtering van de verkeersveiligheid.

Vraag:

10. Kunt u toelichten hoe de voorgestelde passeerstroken verkeersveilig worden geacht bij tweerichtingsverkeer van landbouw- en vrachtverkeer, mede gelet op de constatering van Haskoning dat hiervoor mogelijk een grotere breedte benodigd is?

Antwoord:

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid is aangesloten bij de vigerende landelijke richtlijnen voor wegontwerp en inrichting. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op breed gedragen verkeerskundige inzichten en praktijkervaringen. Nu het ontwerp in hoofdzaak voldoet aan deze uitgangspunten, bestaat vanuit verkeerskundig perspectief geen aanleiding om te veronderstellen dat sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. IV Infra heeft de passeerplaatsen gedimensioneerd op een totale verhardingsbreedte van 5,00 m over een lengte van 20 m, met een onderlinge afstand van 150 tot 300 m. Dit sluit aan bij de CROW-richtlijn voor erftoegangswegen type II. Bij passeerplaatsen staat doorgaans één van de passerende voertuigen stil; de dynamische rijruimte-eisen zijn daarmee wezenlijk anders dan bij rijdend tegenliggerverkeer.

De inrichting sluit daarmee aan bij de functie, het gebruik en het gewenste snelheidsgedrag van de weg. Daarmee ontstaat een herkenbare en voorspelbare verkeerssituatie, wat een belangrijke randvoorwaarde vormt voor verkeersveilig gebruik.

Vraag:

11. Kan worden bevestigd dat het oorspronkelijke bestemmingsplan uitging van eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer en dat nu wordt uitgegaan van tweerichtingsverkeer via de Broksteeg en Pastoor van Winkelstraat? Welke verkeerskundige gevolgen heeft deze

wijziging volgens u voor verkeersintensiteiten, conflictmomenten en verkeersveiligheid in de directe omgeving?

Antwoord:

Ja, dat kan worden bevestigd.

Route 1 gaat uit van tweerichtingsverkeer over de Broksteeg (zuid) en de Pastoor van Winkelstraat voor al het verkeer van en naar Jonkergouw.

De verkeerskundige consequentie van deze keuze is dat ontmoetingen tussen tegenliggers op de Broksteeg (zuid) vaker kunnen optreden dan bij eenrichtingsverkeer. Dit maakt de passeermaatregelen op dit wegvak des te noodzakelijker. Tegelijkertijd is er sprake van een korte route met een kleinere impact qua maatregelen.

De verkeersintensiteit op de Broksteeg (765 mvt/etmaal) blijft in beide varianten vergelijkbaar en beheersbaar. De keuze voor tweerichtingsverkeer maakt de route eenvoudiger handhaafbaar en logistiek beter uitlegbaar voor chauffeurs en leveranciers dan een eenrichtingsregime dat alleen op bedrijfsafspraken berust. Het college beschouwt route 1 daarmee als een robuustere en praktischere uitvoerbare oplossing dan de oorspronkelijke eenrichtingsvariant.

Vraag:

12. Kan worden aangegeven welke aanvullende onderzoeken of onderbouwingen sinds de uitspraak van de voorzieningenrechter zijn uitgevoerd om aan te tonen dat de gekozen ontsluitingsroute verkeersveilig en uitvoerbaar is?

Antwoord:

Naar aanleiding van de uitspraak van de voorzieningenrechter (Raad van State, 12 november 2025) heeft het college twee aanvullende onderbouwingen laten opstellen.

De notitie van IV Infra van 19 december 2025 bevat een concrete technische uitwerking van de bestemmingsplanvariant, inclusief passeerplaatsen met dimensioneringstekeningen, verbredingsopties voor Broksteeg en Elsstraat, en een beoordeling van de watergang en duiker bij de kruising Broksteeg-Elsstraat. Hiermee is invulling gegeven aan de opdracht van de rechter om aan te tonen dat de route concreet en toetsbaar uitvoerbaar is.

Het adviesrapport van Exante van 14 januari 2026 is een onafhankelijk verkeerskundig advies waarbij 15 alternatieve routes zijn beoordeeld op vijf criteria. Dit rapport bevestigt enerzijds de uitvoerbaarheid van de bestemmingsplanvariant en concludeert anderzijds dat route 1 de meest doelmatige en efficiënte oplossing is.

Op basis van dit rapport heeft het college in januari 2026 besloten route 1 als voorkeursvariant aan te wijzen. Daarmee heeft het college de onderbouwing niet alleen aangevuld maar ook versterkt door te kiezen voor een variant met minder ruimtelijke en financiële impact.

Vraag:

13. Is onderzocht of de benodigde infrastructurele maatregelen volledig realiseerbaar zijn binnen de bestaande fysieke en planologische ruimte, mede gelet op aanwezige bomenstructuren, watergangen en overige beperkingen langs de Broksteeg? Kunt u daarbij aangeven of voor de uitvoering kap van bomen noodzakelijk is en zo ja, om hoeveel bomen en welke locaties het gaat?

Antwoord:

IV Infra heeft vastgesteld dat verbreding van de verharding op de Broksteeg en Elsstraat mogelijk is binnen de bestaande bestemming 'Verkeer'. De grenzen van deze bestemming komen overeen met de kadastrale grenzen van de weg. Er is daarmee geen bestemmingsplanwijziging of grondverwerving nodig.

Voor de aanwezige bomenrijen langs de Broksteeg en Elsstraat geldt dat een Bomen Effect Analyse (BEA) nog niet is uitgevoerd. IV Infra geeft aan dat kap van bomen bij verdere uitwerking overwogen kan worden indien de verhardingswerkzaamheden de levensverwachting van een boom ernstig aantasten, met de verplichting tot herplant. Concrete aantallen en locaties zijn op dit moment nog niet bepaald en worden vastgesteld in de uitwerkingsfase op basis van de BEA.

Voor de A-watergang langs de Broksteeg en Elsstraat heeft IV Infra vastgesteld dat verbreding van de weg geen verslechtering van de bereikbaarheid van de watergang veroorzaakt. De duiker ter hoogte van de kruising Broksteeg-Elsstraat dient nader onderzocht te worden op eventuele verlenging. Het college ziet deze punten als beheersbare uitwerkingsvraagstukken die de principiële uitvoerbaarheid van route 1 niet raken.

Vraag:

14. Welke vergunningen, toestemmingen of aanvullende procedures zijn benodigd voor de uitvoering van de voorgestelde infrastructurele maatregelen?

Antwoord:

De (aangepaste) voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan is nodig om te borgen dat de nodige verkeersmaatregelen worden uitgevoerd voordat wordt gestart met de bouw van de nieuwe bedrijfslocatie. Als niet wordt voldaan aan de voorwaardelijke verplichting kan hier handhavend tegen worden opgetreden c.q. kan de bouw van de nieuwe bedrijfslocatie geen doorgang vinden. De maatregelen passen binnen de bestaande planologische bestemming 'Verkeer'. Er zijn geen wijzigingen van het bestemmingsplan of aanvullende planologische procedures noodzakelijk. Dat is een wezenlijk voordeel van route 1 ten opzichte van alle alternatieven die nieuwe infrastructuur behelzen.

Voor de uitvoering zijn naar verwachting de volgende vergunningen en toestemmingen nodig. Een watervergunning van het Waterschap is vereist voor werkzaamheden in of nabij de A-watergang en de bijbehorende beschermingszones, en mogelijk voor de verlenging van de duiker bij de kruising Broksteeg-Elsstraat.

Een omgevingsvergunning voor het vellen van houtopstand is benodigd indien uit de BEA blijkt dat kap van bomen noodzakelijk is, afhankelijk van de gemeentelijke bomenverordening. Ecologisch onderzoek kan aan de orde zijn indien werkzaamheden plaatsvinden nabij beschermde soorten of habitats.

Het college benadrukt dat het hier gaat om reguliere uitvoeringsvergunningen die bij infrastructurele werkzaamheden standaard aan de orde zijn. Deze vergunningstrajecten zijn beheersbaar, kennen geen langdurige doorlooptijden en vormen geen beletsel voor de realisatie van route 1. De exacte vergunningsbehoefte wordt definitief vastgesteld op basis van de BEA, het watergangenonderzoek en de definitieve inrichtingstekeningen.