

Gemeente Moerdijk
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen

Willemstad, 8 november 2024

**Betreft: Bezwaar tegen verlening omgevingsvergunning, d.d. 1 oktober 2024, aan
Camping Bovensluis BV te Leidschendam**

Geachte mevrouw / heer,

Besluit

Het college van burgemeester en wethouders van Moerdijk (hierna het "College") heeft besloten om, gelet op artikel 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wabo om een omgevingsvergunning te verlenen voor het:

- Realiseren van een vakantiepark met restaurant en een buitenzwembad als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a Wabo en;
- Het uitvoeren van werken en werkzaamheden zoals bepaald in het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo.

Gelegen aan Oostdijk 22 te Willemstad.

Hierna verder te noemen het "Besluit".

Bezwaar

Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen het Besluit.

Ontvankelijkheid

Dit bezwaarschrift wordt ingediend door de belangenvereniging Hart voor Willemstad en een aantal belanghebbenden uit Willemstad en Ruigenhilpolder bewoners zowel gezamenlijk als ieder voor zich. Ontvankelijkheid zal derhalve per partij beoordeeld dienen te worden.

Hart voor Willemstad heeft als doel:

DOEL.

ARTIKEL 2.

1. De vereniging heeft ten doel het handhaven en waar mogelijk uitbreiden van het voorzieningenniveau binnen het grondgebied van de voormalige gemeente Willemstad, waarbij het woon- en leefgenot steeds voorop staat.
2. Zij tracht dit doel te bereiken door het volgen van en inspelen op maatschappelijke en bestuurlijke ontwikkelingen, zulks in de ruimste zin des woords.

Het bezwaar betreft in algemene woorden de verkeersveiligheid van wegen rondom het vakantiepark en wegen die leiden naar en door Willemstad. Verkeersveiligheid is onderdeel van woon- en leefgenot. Het vakantiepark is gelegen binnen het grondgebied van de voormalige gemeente Willemstad (Oostdijk 22 Willemstad). Hiermee is belangenvereniging Hart voor Willemstad direct belanghebbende.

De belanghebbenden zijn bewoners van Willemstad en Ruigenhilpolder, die langs de polderwegen en dijk rondom het vakantiepark wonen dan wel bewoners die langs de wegen naar en in Willemstad wonen, en merkbaar getroffen worden door het toenemend verkeer als gevolg van de ontwikkeling van het vakantiepark en hiermee direct belanghebbende.

Hierna te noemen gezamenlijk en afzonderlijk de "Belanghebbenden".

Inhoudsopgave

1. Kernpunt van het bezwaar	3
2. Ontsluitingswegen park Bovensluis	3
3. Hoofdtoegangsweg Oostdijk	5
3.1 Huidige situatie	5
3.2 Conclusie Oostdijk huidige situatie.....	7
3.3 Hoofdtoegangsweg Oostdijk, na beoogde uitbreiding vakantiepark Bovensluis	7
3.4 Conclusie verkeerssituatie Oostdijk toekomstige situatie	8
4. Bebouwde kom Willemstad	9
4.1 Verkeersstromen naar bebouwde kom Willemstad.....	9
4.2 Grintweg	9
4.2.1 Huidige situatie.....	9
4.2.2 Grintweg, toekomstige situatie a.g.v. vakantiepark uitbreiding	10
4.2.3 Conclusie Grintweg	10
4.3 Overige straten bebouwde kom Willemstad.....	11
5. Noordlangeweg, Oost- en Westmiddelweg	11
6. Bouwverkeer	12
6.1 Ontbreken onderbouwingen in BLVC-plan	12
6.2 Afwijking bouwverkeerroute in Omgevingsvergunning van BLVC-plan bouwverkeerroute ...	14
7. Onderzoek Gemeente	15
8. Analyse van de gevolgen voor verkeersveiligheid door uitbreiding vakantiepark Bovensluis en bezwaren	16
9. Stiltegebied	18
9.1 Stiltegebied Tonnekreek	18
9.2 Oude situatie en toekomstige situatie	19
9.3 Conclusie en bezwaren stiltegebied.....	19
10. Juridische grondslag en bezwaren	21
10.1 Zorgvuldigheidsbeginsel.....	21
10.2 Evenredigheidsbeginsel	23
10.3 Motiveringsbeginsel.....	24
10.4 Vertrouwensbeginsel	25
10.5 Rechtzekerheidsbeginsel	26
10.6 Strijdigheid met bestemmingsplan	27
11. Conclusie	28
12. Verzoek	28
13. Horen	28
Belanghebbenden en medeondertekenaars	29
Bijlagen	30

1. Kernpunt van het bezwaar

Kernpunt van ons bezwaar tegen het Besluit is dat er volstrekt onvoldoende aandacht is uitgegaan naar het aspect verkeersveiligheid, met name op smalle en nu al kwetsbare en onveilige Oostdijk, waar de hoofdingang is gesitueerd, maar ook op de omliggende Ruigenhilpolder wegen, in zowel de bouwfase als in de exploitatiefase. De verkeersaantrekkende werking van het vakantiepark leidt tot vier à vijfmaal meer verkeersbewegingen dan ten tijde van de voormalige camping (thans volledig braakliggend) over de smalle Oostdijk en aangrenzende polderwegen van de Ruigenhilpolder. In dit bezwaar treft u hiertoe een nadere inhoudelijke motivatie, waarin wordt aangetoond, dat sprake is van strijdigheid met het vigerende Bestemmingsplan Buitengebied 2018 en strijdigheid met goede ruimtelijke ordening. Daardoor wordt in strijd gehandeld met artikel 2.10 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de beginselen van behoorlijk bestuur op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Met het oog op het Stiltegebied Tonnekreek is niet voldaan aan verplichtingen die voortvloeien uit de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant, met betrekking tot Stiltegebieden (zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628718> , paragraaf 2.4.2 Stiltegebied, Artikelen 2.39-2.47).

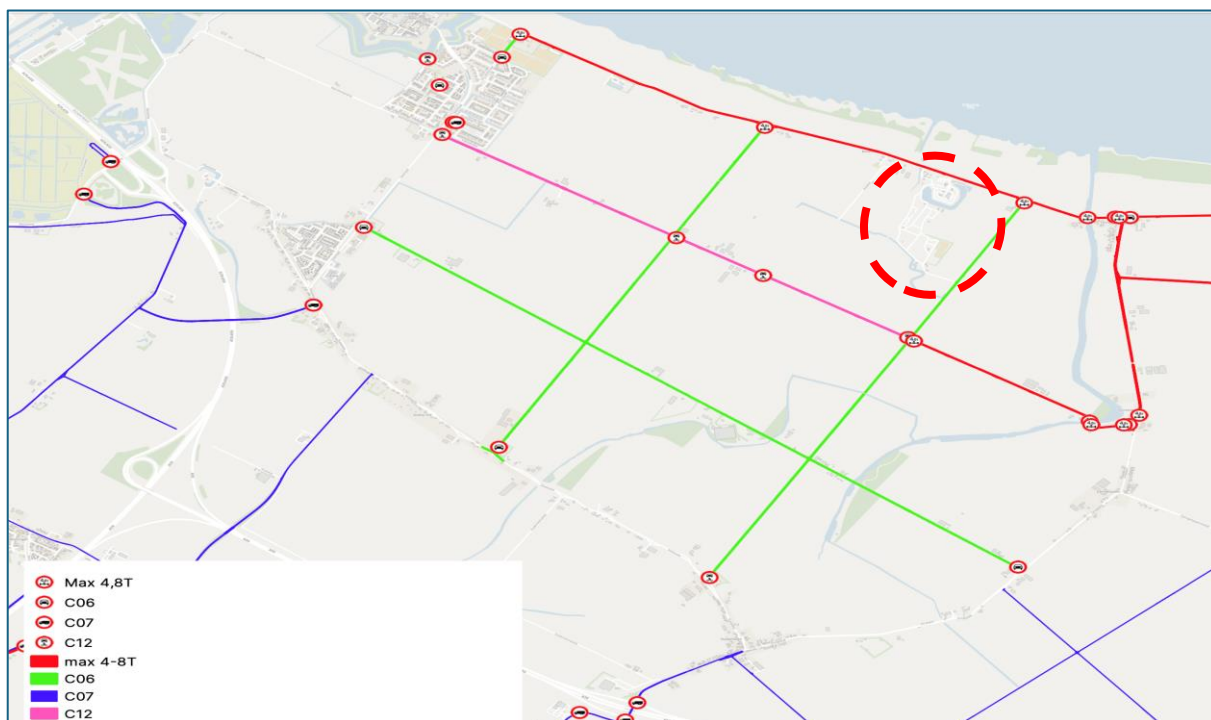
Feiten en omstandigheden

2. Ontsluitingswegen park Bovensluis

Het beoogde vakantiepark Bovensluis ligt in de historische Ruigenhilpolder nabij Willemstad en midden in het Stiltegebied Tonnekreek. De Ruigenhilpolder is de laatste nog vrijwel ongeschonden grote polder in de Noordwesthoek van Noord-Brabant. Aan de noordzijde wordt de polder begrensd door de waterkerende Oostdijk, met daarachter gorzen (Natura2000-gebied) en het Hollands Diep. Midden in deze historische polder, met alleen op landbouw afgestemde uiterst beperkte infrastructuur, wordt met de omgevingsvergunning de realisatie van een grootschalig vakantiepark Bovensluis mogelijk gemaakt, met 366 vakantiewoningen voor ruim 2000 permanente verblijfsrecreanten.

De meeste wegen in de oude Ruigenhilpolder en de Oostdijk zijn smal (variërend van 3.00 tot 3.80 meter) en worden gebruikt voor gemengd verkeer (zowel door fietsers, wandelaars, landbouwverkeer als autoverkeer). Vanwege o.a. de beperkte breedte van de wegen, het gemengde verkeer, aslast beperkingen, veilige verkeersafwikkeling, en beperking van verkeersintensiteit is een groot deel van de Ruigenhilpolderwegen, inclusief de Oostdijk, uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer.

Hieronder is een afbeelding opgenomen van de Ruigenhilpolderwegen met opgelegde beperkingen. Rechtsboven wordt Fort Bovensluis, de beoogde locatie van het vakantiepark, weergegeven. Aan de borden aan het begin van de wegen (niet te verwarren met de kleur van de wegen) is duidelijk te zien dat het park uitsluitend toegankelijk is via wegen waarop een beperking geldt.



Afbeelding: Wegen in de Ruigenhilpolder met een geslotenverklaring en aslastbeperking voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer

Bron : Openbasiskaart.nl: Openstreetmap ondergrondkaart (EPSG:3857), PDF opgenomen in Bijlage 1 mail.

De hoofdingang van het vakantiepark is gelegen aan de Oostdijk. De Oostdijk is hiermee de primaire ontsluitingsroute, met verdere ontsluitingen en aansluitingen op de Grintweg, de Lierestraat en Kon. Wilhelminalaan in Willemstad, de Oostmiddelweg, Westmiddelweg, Noordlangeweg en Zuidlangeweg in de Ruigenhilpolder en de Tonsedijk richting Klundert, Zwingelspaan en Oudemolen.

3. Hoofdtoegangsweg Oostdijk

3.1 Huidige situatie

De Oostdijk is volgens de beschikbare tekeningen in de vergunningaanvraag de hoofdtoegangsweg van het beoogde Bovensluis vakantiepark.

Wegkenmerken van de Oostdijk zijn:

- a. De Oostdijk is door de gemeente ingedeeld in de wegcategorie: Erf Toegangs Weg (ETW) categorie 2 (Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 20218-2028, Bijlage 1);
- b. De Oostdijk voldoet volgens een deskundige wegbeheer van de gemeente Moerdijk niet aan de inrichting ETW type 2. Om die reden is er zowel een verbodsbord (uitgezonderd bestemmingsverkeer) als een aslast beperking (4.8 ton) ingesteld. De beperkingen zijn mede opgelegd om conflicten tussen weggebruikers (m.n. fietsers en landbouwvoertuigen) te voorkomen. Zie Bijlage 2: mail Beheeradviseur wegen gemeente Moerdijk, d.d. 10 oktober 2024);
- c. De Oostdijk is zeer smal, op meerdere plaatsen is de weg slechts 3,30 m breed;
- d. De dijk heeft zeer smalle niet draagkrachtige berm; aan de noordzijde pal naast de weg en op zeer beperkte obstakelafstand gelegen muralt muren en aan de zuidzijde zeer steile taluds;
- e. Tegemoetkomende voertuigen kunnen elkaar op grote delen van de Oostdijk niet of nauwelijks passeren. Een breed voertuig of landbouwvoertuig kan een tegemoetkomende personenauto niet passeren;
- f. Er is sprake van gemengd verkeer zonder wegmarkering en verlichting, met ook erg veel fietsverkeer op de dijk. Dit zijn zowel schoolgaande kinderen als bewoners, forensen en toeristen. De Oostdijk maakt deel uit van zowel het landelijke fietsknooppunten netwerk, als van de drukke en door gemeente Moerdijk aangeprezen Zuiderwaterlinieroute;
- g. Het ontbreekt op de Oostdijk aan separate passeerstroken (alleen bij afritten en kruisingen);
- h. Passeerstroken kunnen ook in de toekomst niet worden aangelegd aangezien de Oostdijk volgens de gemeente Moerdijk en Waterschap Brabantse Delta weinig mogelijkheden kent voor infrastructurele aanpassingen. Zie
(i). Bijlage 3 Beantwoording artikel 35 vragen door gemeente Moerdijk van de heer J. Lems, d.d. 3 oktober 2024, kenmerk 0108335 / 1312853.
(ii). Het aanbrengen van grasbetontegels is niet mogelijk binnen de huidige beschikbare ruimte aan de Oostdijk. Zie Bijlage 1 mail Beheeradviseur wegen gemeente Moerdijk, d.d. 10 oktober 2024;
- i. Uit de verkeerstelling van mei-juni 2022 blijkt dat de bromfiets- en fietsverkeer intensiteit in de huidige situatie uitkomt op 242 per etmaal op een weekdag. D.w.z. 2 tot 2,5 maal meer dan het, in het Verkeersveiligheidsplan 2018-2028 (Bijlage 4) aangegeven maximale aantal van 100 fietsers per etmaal. De telling is uitgevoerd ruim voor de drukste zomervakantieperiode. In de zomervakantieperiode zijn de bromfiets- en fietsverkeersintensiteiten aanzienlijk hoger. Ten tijde van de telling was camping Bovensluis vrijwel geheel ontruimd met het oog op de vakantieparkuitbreiding. Met de komst van het grootschalige vakantiepark zal het aandeel fietsverkeer nog aanzienlijk toenemen, maar ook hier is niets over opgenomen in de vergunning en onderliggende documenten.
Zie Bijlage 4 Verkeerstelling bromfietsers en fietsers tussen Westmiddelweg en Grintweg. Uitgevoerd door Meettel. Opdrachtgever gemeente Moerdijk. 27 mei tot 15 juni 2022);
- j. Op basis van de door Goudappel uitgevoerde wegenscan en gehanteerde Oostdijkgegevens bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Oostdijk

500 motorvoertuigbewegingen per etmaal). Goudappel is hierbij uitgegaan van een wegbreedte van 3,8 meter en heeft geen rekening gehouden -althans niet opgenomen in het onderzoek - dat de Oostdijk op een aantal plaatsen aanzienlijk smaller is dan 3,8 meter (minimaal 3,3 meter)

Bijlage 5: Verkeersonderzoek vakantiepark Bovensluis, Goudappel. 25 augustus 2021;

- k. Gemeente Moerdijk en initiatiefnemer hebben geen verkeersanalyse en/of gedegen verkeersonderzoek en onderzoek naar *verkeersveiligheidsmaatregelen* in de huidige situatie laten uitvoeren;
- l. In Bijlage 6 is een overzicht van de wegkarakteristieken uit Bijlage 2 van het Moerdijks Verkeersplan 2018-2028 en bevindingen van bezwaarmakers opgenomen.

Hieronder treft u enkele foto's aan van de Oostdijk waarop enkele van de beschreven wegkarakteristieken zijn vastgelegd:



Afbeelding: Foto's Oostdijk

Op de Oostdijk is in de huidige situatie, na ontmanteling van de camping sprake van ca. 400 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de toekomstige situatie zijn tussen de 1.000 en 1.600 extra motorvoertuigen per etmaal te verwachten. Volgens het kenniscentrum infrastructuur CROW zou bij een dergelijke verkeersintensiteit een verhardingsbreedte van 5.5 meter beschikbaar moeten zijn.

Bij nameting is gebleken dat de Oostdijk en Ruigenhilpolderwegen de volgende verhardingsbreedtes kennen:

Weg / dijk	Verhardingsbreedte (minimaal)
Oostdijk	3,30 – 3,40 meter
Grintweg	3,60 – 3,80 meter
Oost- en Westmiddelweg	2,90 – 3,00 meter
Noord- en Zuidlangeweg (ten oosten van Steenpad)	3,80 meter

Tabel: Weg- en dijkbreedtes Ruigenhilpolder

Volgens het bermschadecriterium kan een weg van 3 meter breedte maximaal 300 motorvoertuigen per dag verwerken. Voor een weg van 4 meter is dat 500 en voor een weg van 5 meter 1.150 motorvoertuigen per dag. De Oostdijk en alle overige Ruigenhilpolder wegen kunnen daarom in de huidige status, gegeven de beperkte breedte, niet voorzien in een adequate en verkeersveilige ontsluiting van het uitgebreide vakantiepark.

3.2 Conclusie Oostdijk huidige situatie

Uit bovenstaande informatie blijkt dat in de huidige situatie de norm voor (brom)fietsverkeersintensiteiten zoals vastgelegd in het Verkeersveiligheidsplan Moerdijk plan 2018-2028 al zeer ruim wordt overschreden. En dat ook de door Goudappel vastgestelde auto-verkeersintensiteiten n.a.v. de Wegenscan met ruim 30% wordt overschreden. Daarnaast voldoet de huidige weg niet aan de inrichting ETW2 type weg. De initiatiefnemer en de gemeente Moerdijk hadden hierin aanleiding moeten zien om extra onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid ter plaatse in de huidige situatie en zeker in relatie tot de ontwikkeling van het beoogde grootschalige vakantiepark en de extra verkeersbewegingen, die onlosmakelijk samenhangen met een grootschalig vakantiepark. Onderzoek, waarin verkeersintensiteiten van langzaam verkeer (fietsers en wandelaars), autoverkeer en landbouwverkeer zijn betrokken en verkeersveiligheidsgevolgen van overschrijding van verkeersintensiteiten in de huidige situatie, is niet beschikbaar bij de gemeente Moerdijk. De initiatiefnemer en de gemeente Moerdijk hebben nagelaten een grondig verkeers- en verkeersveiligheidsonderzoek te verrichten naar de huidige stand van zaken. Omdat verkeersveiligheid een zeer wezenlijk bestuurlijk en algemeen belang is, ook vastgelegd in het Bestemmingsplan Buitengebied 2018, in Collegeprogramma's van B&W, en ook in het Verkeersveiligheidsplan 2018-2028, moet met het oog op de beginselen van behoorlijk bestuur bij nieuwe ontwikkelingen/vergunningaanvragen worden gewaarborgd dat de verkeersveiligheid niet verslechtert.

3.3 Hoofdtoegangsweg Oostdijk, na beoogde uitbreiding vakantiepark Bovensluis

In de beoogde situatie zal het aantal verblijfsrecreanten toenemen van ca. 400 á 500 op de oude camping naar ruim 2.000 op het beoogde vakantiepark. Het aantal verkeersbewegingen op de Oostdijk van zowel langzaam verkeer als autoverkeer zal daardoor ook met een veelvoud toenemen.

Hieronder volgt een inschatting van het te verwachten aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van de vakantieparkuitbreiding:

- i. Volgens een locatie specifieke beoordeling van een ervaren verkeerskundige van de Gemeente Moerdijk zal de het vakantiepark, op basis van de vergunningaanvraag, leiden tot tenminste 1.600 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal (Bijlage 7 mail van verkeerskundige van gemeente Moerdijk, d.d. 29 maart 2024). De raming van deze verkeersbewegingen is bovendien *exclusief langzaam verkeersbewegingen (fietsers, wandelaars), /bevoorradingsverkeer /afvoer reststoffen en landbouwverkeer*;
- ii. Ook volgens de Beheeradviseur Wegen van de gemeente Moerdijk zal de autoverkeersintensiteit toenemen met ca. 1.600 autoverkeersbewegingen. (Bijlage 2 mail Beheeradviseur wegen gemeente Moerdijk, d.d. 10 oktober 2024); Het grote aantal extra verkeersbewegingen na realisatie van het vakantiepark is mede een gevolg van het relatief hoge aantal 6- en 8-persoonsbugalows en, behoudens een

- buitenzwembad en restaurant, ontbreken van recreatieve voorzieningen, waardoor veel verkeer nadrukkelijk op winkels en recreatieve bestemmingen in de omgeving gericht zal zijn;
- iii. Bovengenoemde geraamde aantallen extra verkeersbewegingen door lokale experts van de gemeente Moerdijk, a.g.v. het grootschalige vakantiepark, betreffen een nauwkeurige beoordeling van de locatie specifieke situatie op de Oostdijk (deze beoordeling wijkt mogelijk af van indicatieve niet-locatie specifieke maar gemiddelde CROW-kentallen);
 - iv. Het totaal aantal verkeersbewegingen na realisatie van het grootschalige vakantiepark Bovensluis zal op basis van verkeersstellingen van de Gemeente Moerdijk in 2022 (na ontmanteling van de camping) uitkomen op ca.2.000 autoverkeersbewegingen per etmaal (huidig + extra verkeer vakantiepark). Dit is *exclusief verkeersbewegingen van (brom)fietsers en bevoorradingsverkeer*,
De autoverkeersintensiteit komt hiermee uit boven de maximale intensiteit (2.000) voor ETW type 2 wegen zoals opgenomen in Bijlage 2 van het Moerdijkse Verkeersveiligheidsplan 2018-2028 en ligt een factor 4 hoger dan de maximale intensiteit die door Goudappel uit het oogpunt van wegbeheer en daarmee ook verkeersveiligheid verantwoord wordt geacht (Bijlage 5);
 - v. In de Omgevingsvergunningverlening erkent de gemeente Moerdijk de noodzaak van een verkeersonderzoek en circulatieplan en geeft aan de initiatiefnemer hierom gevraagd te hebben. Initiatiefnemer geeft in een interview in BN DeStem d.d. 22 mei 2024 aan de zorgen van omwonenden over het verkeer te kennen en serieus te nemen en hierover mee te willen denken;
 - vi. Ondanks erkenning en herkenning van de verkeersveiligheidszorgen zijn noch door de initiatiefnemer, noch door de gemeente Moerdijk verkeersanalyses en verkeersveiligheidsanalyses uitgevoerd vóór vergunningverlening, ondanks de aanzienlijke te verwachten toename van verkeersstromen (autoverkeer, langzaam verkeer en vracht-/bestelverkeer) en toename van de verkeersonveiligheid, die gepaard gaan met de realisatie van het grootschalige vakantiepark.

3. 4 Conclusie verkeerssituatie Oostdijk toekomstige situatie

De verkeersveiligheid die als gevolg van de huidige verkeersintensiteiten op de Oostdijk al zwaar onder druk staat zal door realisatie van het grootschalige vakantiepark Bovensluis, als gevolg van de sterke toename in verkeersintensiteiten, aanzienlijk verslechteren. De initiatiefnemer en vergunning aanvrager en Gemeente Moerdijk hebben in de vergunningaanvraag en in de omgevingsvergunning geen maatregelen uitgewerkt om verdere achteruitgang van verkeersveiligheid, als gevolg van het beoogde grootschalige vakantiepark, te voorkomen. Gegeven de huidige kritische verkeerssituatie en zeker gegeven de extra verkeersintensiteiten en ruimere overschrijding van kritische verkeersintensiteiten, als gevolg van het beoogde vakantiepark, achten wij dit onwenselijk. Samenvattend zijn onze bezwaren

1. overschrijding normen in huidige situatie;
2. ontbreken van een adequaat verkeersonderzoek;
3. ontbreken van een verkeersveiligheidsplan, inclusief maatregelen die getroffen worden om de verkeersstromen voor alle verkeer in goede banen te leiden, vóór exploitatie van het beoogde grootschalige park;
4. veiligheid als gevolg van de toename verkeer door ontwikkeling van het beoogde grootschalige vakantiepark op geen enkele wijze is gegarandeerd.

4. Bebouwde kom Willemstad

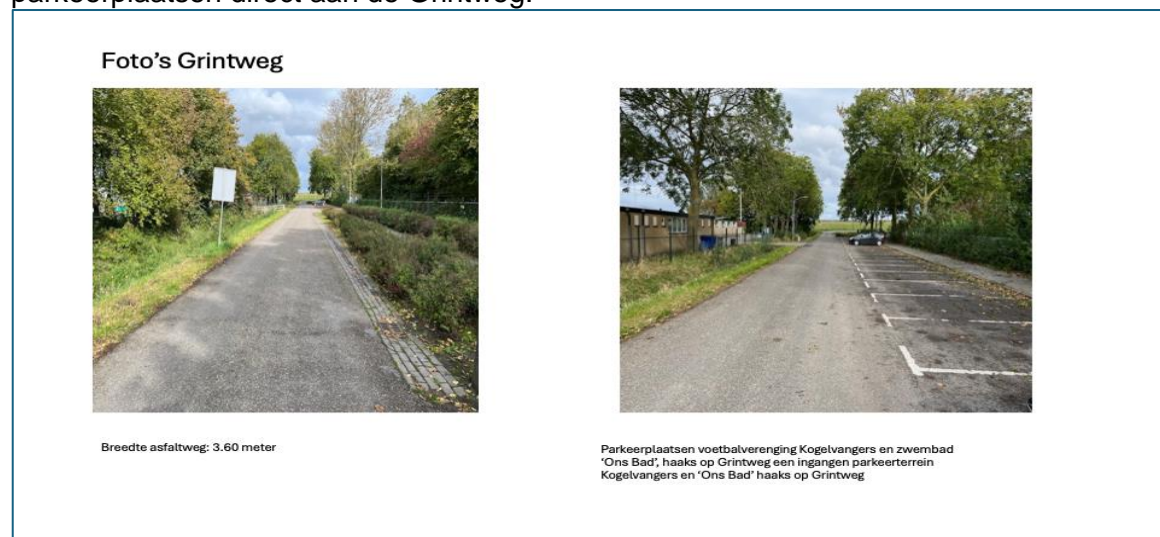
4.1 Verkeersstromen naar bebouwde kom Willemstad

Een groot deel van de verkeersstromen als gevolg van het beoogde grootschalige vakantiepark zal via de Oostdijk naar de bebouwde kom van Willemstad gaan. Immers de twee hoofdingangen liggen aan de Oostdijk en via de Oostdijk is de kortste route naar Willemstad. De Oostdijk gaat in de bebouwde kom van Willemstad over in de Grintweg, en splitst zich van daaruit naar ofwel De Lierestraat en Steenpad, ofwel naar de Koningin Wilhelminalaan en Landpoortstraat. Dit betreft vooral verkeersstromen op de dagen waarop de vakantieparkbezoekers zich naar en van Willemstad zullen verplaatsen om Willemstad te bezichtigen (Beschermd Stadsgezicht met historische, culturele en toeristische attracties) en/of gebruik te maken van voorzieningen (horeca, Jumbo, overige winkels, etc.), maar ook op de zogenaamde wisseldagen. Hierdoor zal ook de leefomgeving in Willemstad aanzienlijk worden belast, met name met het oog op de nu al beperkte parkeercapaciteit. Het aantal verblijfsrecreanten op het park komt overeen met het aantal inwoners van de Vesting Willemstad en aangrenzende woonwijken tezamen (ruim 2.000).

4.2 Grintweg

4.2.1 Huidige situatie

De Grintweg is de smalle toegangsweg vanaf de Oostdijk naar Willemstad, langs het zwembad van Willemstad met parkeerplaats en de voetbalvelden en parkeerterrein van voetbalvereniging De Kogelvangers. De ingangen van de parkeerterreinen van de voetbalvereniging en het zwembad staan haaks op de Grintweg. Evenals enkele tientallen parkeerplaatsen direct aan de Grintweg.



Afbeelding: Foto's Grintweg

De Grintweg wordt gekenmerkt door op piekmomenten (vrijwel gehele zomer en op weekenddagen) en hoge door wegindeling rommelige verkeersintensiteit. Een verkeersintensiteit bestaande uit langzaam verkeer, bestaande uit veel kinderen, maar ook volwassenen (wandelaars, (brom) fietsers) en autoverkeer naar en van de voetbalvelden en het zwembad.

Wegkenmerken van de Grintweg zijn:

- i. De Grintweg is door de gemeente ingedeeld in de wegcategorie: ETW categorie 2;
- ii. Het aantal rijstroken is 1x1, d.w.z. niet gescheiden;

- iii. De Grintweg voldoet niet aan de inrichting ETW type 2. Om die reden is er een verbodsbord (uitgezonderd bestemmingsverkeer);
 - iv. De Grintweg is zeer smal, op meerdere plaatsen is de weg slechts 3,60 m breed;
 - v. Tegemoetkomende voertuigen kunnen elkaar op enkele delen van de Grintweg niet of nauwelijks passeren;
 - vi. Er is sprake van gemengd verkeer zonder wegmarkering, met ook erg veel fietsverkeer en voetgangersverkeer naar voetbalvelden en zwembad op de weg;
 - vii. Het ontbreekt op de Grintweg aan separate passeerstroken (alleen bij afritten en kruisingen).
- In Bijlage 6 is een samenvatting van de wegkarakteristieken uit het Moerdijkse Verkeersplan 2018-2028 en bevindingen van bezwaarmakers opgenomen.

Op basis van de fietsverkeerstelling zoals uitgevoerd door de gemeente Moerdijk in 2022 (Bijlage 4) kan geconcludeerd worden dat het fietsverkeer dat op de Oostdijk nabij de Westmiddeweg is geteld via de Grintweg naar het telpunt is gekomen, aangezien er geen afslagen zijn tussen het telpunt en de Grintweg. Dat wil zeggen dat er sprake was van 242 fietsbewegingen per dag. Dit aantal is exclusief het aantal fietsbewegingen naar en van de voetbalvelden en het zwembad aangezien deze ver voor het telpunt afslaan. Deze fietsverkeer intensiteit aantallen zijn op zomerdagen en de vele dagen dat gesport wordt op de voetbalvelden aanzienlijk.

Dat wil zeggen dat de intensiteit van de fietsbewegingen, het aantal maximale fietsbewegingen van 100 fietsers per etmaal, zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018-2028, in de huidige situatie – zonder het beoogde grootschalige vakantiepark- al ruim wordt overschreden.

4.2.2 Grintweg, toekomstige situatie a.g.v. vakantiepark uitbreiding

Een verkeersonderzoek ontbreekt zowel in de vergunningaanvraag als in de verleende omgevingsvergunning. De realistische aanname van bezwaarmakers is dat 50% tot 70% van de toename in autoverkeersintensiteit (1.600) via de Oostdijk en Grintweg van het vakantiepark naar Willemstad zal leiden. De verkeersintensiteit nabij het zwembad en de voetbalvelden zal a.g.v. uitsluitend het beoogde grootschalige vakantiepark met ten minste 800 autoverkeersbewegingen per dag toenemen.

Het beoogde grootschalige vakantiepark zal daarnaast tot gevolg hebben dat het aantal fietsverkeersbewegingen, door het fors toegenomen aantal verblijfsrecreanten op het grootschalige vakantiepark, op de Grintweg aanzienlijk zal toenemen. Daardoor zal het maximale aantal fietsbewegingen, zoals vastgelegd in het Verkeersveiligheidsplan 2018-2028 nog verder worden overschreden.

4.2.3 Conclusie Grintweg

Ook op de Grintweg zal de verkeersveiligheid door de toename van verkeersintensiteiten als gevolg van uitsluitend het beoogde grootschalige vakantiepark sterk achteruitgaan, met name voor bezoekers van het zwembad van Willemstad, alsmede voor en leden en bezoekers van voetbalvereniging De Kogelvangers. Vergunningsaanvrager en gemeente Moerdijk hebben in de vergunningaanvraag en de omgevingsvergunning ook voor de Grintweg geen verkeers/verkeersveiligheidsonderzoek opgenomen en hebben beoordeling en het treffen van maatregelen om achteruitgang in verkeersveiligheid te voorkomen, ten gevolge van het beoogde grootschalige vakantiepark, volledig nagelaten. Zie voor samenvatting bezwaren par. 3.4 Conclusie Oostdijk.

4.3 Overige straten bebouwde kom Willemstad

Het vanuit park Bovensluis gegenereerde verkeer zal zich vanaf de Grintweg verdelen over De Lierestraat en Steenpad, en de Koningin Wilhelminalaan en Landpoortstraat. Op beide routes voorzien we een onevenredige verkeersdruk, zeker in combinatie met de ontwikkelingen aan de Grintweg (uitbreiding kantine Kogelvangers, bouw multifunctionele accommodatie (MFA) met twee basisscholen en een kinderopvang, buurthuis en gymzaal. De achterban van Hart voor Willemstad maakt zich zorgen over impact van het verkeer op deze straten en de achteruitgang van zowel verkeersveiligheid als leefbaarheid, alsmede een extra belasting voor de toch beperkte parkeercapaciteit Willemstad.

Zie voor samenvatting bezwaren par. 3.4 Conclusie Oostdijk.

5. Noordlangeweg, Oost- en Westmiddelweg

In de Omgevingsvergunningverlening is aangegeven dat aan de Oostmiddelweg een ontsluiting zal worden gerealiseerd (met name voor bouwverkeer: zie hoofdstuk 5). Op grond van de vergunningaanvraag met twee ingangen aan de Oostdijk zal het vakantieparkverkeer met navigatie, met name op wisseldagen, voor een groot deel via de Noordlangeweg en de uiterst smalle Westmiddelweg over de Oostdijk het park bereiken en verlaten.

In de tabel hieronder zijn wegkarakteristieken opgenomen. Verkeersonderzoek en verkeersintensiteiten ontbreken in het kader van de Omgevingsvergunningaanvraag en verlening.

Landelijke richtlijnen Erf Toegangs Weg 2 (ETW) buiten bebouwde kom	Noordlangeweg, buiten bebouwde kom	Oost en Westmiddelweg
Essentiele Herkenbaarheidskenmerken (EHK) CROW. Richtlijnen voor wegbeheer		
Rijbaan/Rijstrook	1 x 1 van Steenpad tot Westmiddelweg 2x2 van Westmiddelweg tot oostmiddelweg	1 x 1
Rijbaan/Rijstrook breedte	3,70 meter. Banen fietsstraat 1,85 meter 5,70 meter tussen Steenpad en Maltaweg	2,90 - 3,00 meter
Max snelheid	60 km/uur	60 km/uur
Bebording	Bestemmingsverkeer. M.u.v. Hogeweg tot Maltaweg	Bestemmingsverkeer
Kantmarkering	Geen	Geen
Rijrichtingscheiding	Geen, m.u.v. fietsstraat tussen West- en Oostmiddelweg	Geen
Voorkeurskenmerken (VK) CROW, aanbevelingen weginrichting vanuit oogpunt verkeersveiligheid		
Wegverharding	Asfalt	Asfalt
Drempels / plateaus	Geen. M.u.v. enkele tussen Hogeweg en Maltaweg	Geen
Passeervoorzieningen Onderlinge afstand	Beperkt aanwezig Ongemarkeerd, niet op afstand herkenbaar	Zeer beperkt aanwezig Ongemarkeerd, niet op afstand herkenbaar
Intensiteit snel en langzaamverkeer	Niet onderzocht in kader Omgevingsvergunning / niet bekend	Niet bekend
Intensiteit na aanlag grootschalig vakantiepark	Niet onderzocht in kader Omgevingsvergunning / niet bekend	Niet onderzocht in kader Omgevingsvergunning / niet bekend
Intensiteit landbouw en overig zwaar verkeer	Niet onderzocht in kader Omgevingsvergunning / niet bekend	Niet onderzocht in kader Omgevingsvergunning / niet bekend

Afbeelding: wegkarakteristieken en opmerkingen bezwaarmakers

De Noordlangeweg, Oost- en Westmiddelweg zijn smal tot zeer smal en niet geschikt voor (veel) doorgaand verkeer. De wegen zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer en kennen om verschillende redenen (waaronder verkeersveiligheid, het ontbreken van verharde berm en beperkte breedte) een geslotenverklaring waarvoor onder voorwaarden een ontheffing kan worden verleend. De wegen zijn, zoals in het BLVC-plan van initiatiefnemer beschreven, niet voorzien voor veel doorgaand verkeer en door de gemeente gesloten verklaard hiervoor.

Zie voor samenvatting bezwaren par. 3.4 Conclusie Oostdijk.

6. Bouwverkeer

6.1 Ontbreken onderbouwingen in BLVC-plan

Een algemeen uitgangspunt van eisen aan een Omgevingsvergunning is dat er eisen gesteld worden aan de initiatiefnemer ten aanzien van de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (zogenaamde BLVC eisen) tijdens de bouw van het vakantiepark. Het beoogde vakantiepark is van een bezoekersaantal dat vergelijkbaar is met het aantal inwoners van de Vesting en omliggende woonwijken van Willemstad. D.w.z. dat er voor de bouw van deze nieuwe 'Willemstadse vakantiekeren' aanzienlijke werkzaamheden noodzakelijk zijn om het vakantiepark te realiseren (bouwrijp maken, grondtransacties, funderingswerkzaamheden, aanvoer onderdelen voor bouw vakantiebungalows, aanleg infrastructuur, aanleg wegen/paden, afvoer overtollige materialen/bouwafval, etc.). En dat daarvoor aanzienlijke – niet in het BLVC-plan benoemde- bouwverkeersbewegingen noodzakelijk zullen zijn.

Initiatiefnemer is verplicht om omgevingshinder bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel mogelijk te minimaliseren en rekening te houden met de omgeving, waaronder omwonenden en verkeersdeelnemers. Het BLVC-plan schiet hierin tekort op een aantal punten, zowel op bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid als op communicatie.

In het BLVC-plan, dat deel uitmaakt van de vergunningaanvraag ontbreekt de volgende informatie:

- concrete aantallen verkeersbewegingen van (zwaar) bouwverkeer en ander verkeer. Een gedegen impact en verkeersveiligheidsanalyse is hierdoor niet mogelijk. De kwetsbaarheid en veiligheid van met name fietsers op deze smalle wegen is een nadrukkelijk aandachtspunt;
- concrete gegevens van het bouwverkeer zoals afmetingen, aslasten en massa's. Het is hierdoor niet mogelijk is om te bepalen of en wat gevolgen zijn van zwaar bouwverkeer op nabijgelegen woningen en voor de daarvoor niet ontworpen polderwegen;
- of, en zo ja welk gezamenlijk overleg heeft plaatsgevonden met wegbeheerder(s), nood- en hulpdiensten en omwonenden *over bereikbaarheid en overlast* voor de Ruigenhilpolder en in het bijzonder voor de bewoners en (agrarische) bedrijven in de polder en in de kern van Willemstad. In par. 3.4 is beschreven dat initiatiefnemer over de bouwverkeerroutes nog in overleg zal gaan met gemeente Moerdijk. Naar onze mening behoren bouwroutes voor het verlenen van de vergunning te zijn vastgesteld, temeer daar in beginsel geen enkele dijk- of polderweg geschikt is voor gebruik door zwaar bouwverkeer van en naar het beoogde grootschalige vakantiepark. Overleg met nood- en hulddiensten is niet benoemd in het BLVC-plan;
- concrete maatregelen waarmee duidelijk wordt gemaakt of en hoe de polder en bebouwde kom van Willemstad bereikbaar en veilig wordt gehouden voor voetgangers, fietsers, leveranciers en andere belanghebbenden (Bereikbaarheid en veiligheid);
- beschermende maatregelen ter voorkoming van schade aan de naast de bouwverkeerroutes gelegen nieuwe, maar ook enkele oudere woningen (Leefbaarheid);
- doorlooptijd/tijdsduur van het te verwachten bouwverkeer (maanden / jaren?). Het is niet inzichtelijk hoe lang omwonenden en anderen hinder gaan hebben van het bouwverkeer (Leefbaarheid);
- analyse van verschillende soorten overlast (waaronder geluid, trillingen) waarvan de omgeving in de kern van Willemstad en polderwegen mogelijk last gaat krijgen als gevolg van zwaar bouwverkeer en maatregelen die getroffen worden. Hierbij dient gedacht te worden, gegeven de aard van de niet voor zwaar verkeer geschikte polderwegen en naastgelegen (soms niet of matig gefundeerde)

bebouwing, aan bijvoorbeeld nulmetingen (trillingen, geluid) om voorafgaand aan de werkzaamheden en bouwverkeer de status van wegen en woningen op te nemen en tijdens de bouw. Tevens dienen bouwverkeermetingen te worden verricht, op basis waarvan de status van wegen en woningen gemonitord kan worden in verband met het vele zware bouwverkeer (Leefbaarheid);

- concrete verkeersveiligheidsmaatregelen zoals bijvoorbeeld het inzetten van verkeersregelaars op diverse locaties bebording en waarschuwing voor automobilisten, fietsers en overige verkeersdeelnemers (Veiligheid);
- concrete cijfermatige verkeersanalyses op basis waarvan maatregelen getroffen dienen te worden om tot een goede en veilige verkeersafhandeling van de huidige verkeersstromen en de bouw verkeersstromen te komen (Veiligheid);
- aandachtspunten voor nood- en hulpdiensten en beperkingen a.g.v. het bouwverkeer over polderwegen, waarop passeren van tegemoetkomend verkeer vrijwel niet mogelijk is, ook niet voor nood- en hulpdiensten (Veiligheid);
- een actief optreden en organisatie van de initiatiefnemer op basis waarvan duidelijk wordt dat en hoe:
 - initiatiefnemer naleving van de BLVC-plan uitgangspunten en eisen zal controleren en waarborgen;
 - BLVC-coördinatie, communicatie met stakeholders en klachtafhandeling zal plaatsvinden (Communicatie);
- communicatie over te verwachten hinder (o.a. bouwverkeersintensiteit, verkeersveiligheid, geluid, trillingen a.g.v. zwaar bouwverkeer). Belanghebbenden zijn nauwelijks en/of geheel niet geïnformeerd (bebouwde kom Willemstad, Noordlangeweg, overige polderwegen die kunnen worden benut voor bouwverkeer) over bouwverkeersroutes en afwijking van de in de vergunning opgenomen bouwverkeersroutes t.o.v. de BLVC-plan bouwverkeersroute (Communicatie);

De enkele beschreven maatregelen beperken zich tot maatregelen die genomen kunnen worden, zonder duidelijke en concrete beschrijving van daadwerkelijk te nemen maatregelen. Hieronder enkele voorbeelden

- *'er wordt geprobeerd om zoveel mogelijk rekening te houden met fietsers door de aan- en afvoer zoveel mogelijk buiten de spitsperiodes te vervoeren'-pag. 8.* Analyse en concrete maatregelen om verkeersveiligheid voor *'grote fietsverkeersstromen'* te treffen ontbreken;
- *'de impact van deze route op de omgeving lijkt relatief gering te zijn'-pag. 9.* Het ontbreekt aan een onderbouwing op basis waarvan tot deze conclusie is gekomen;
- Landbouwverkeer: *'Er zijn geen aanvullende maatregelen benodigd, anders dan het informeren van de bewoners'*.
Overig verkeer: Voor overig verkeer, zoals auto's is geen enkele beschrijving, analyse of maatregel opgenomen.
De Noordlangeweg en Zuidlangeweg kennen een breedte van ca 3.60 meter. De Oostmiddelweg kent een breedte van ca 3,00 meter. Passeren van zwaar bouwverkeer door fietsers, auto's en ander verkeer is op deze smalle wegen niet mogelijk. Het aantal passeerstroken en erven op zowel de Noordlangeweg, de Zuidlangeweg als de Oostmiddelweg is beperkt.

Zowel van de initiatiefnemer als van gemeente Moerdijk mag verwacht worden dat aan het besluit om bouwroutes voor de realisatie van een grootschalig vakantiepark vast te stellen, een grondige analyse onderdeel uitmaakt van het afwegingskader, maatregelen en besluitvorming.

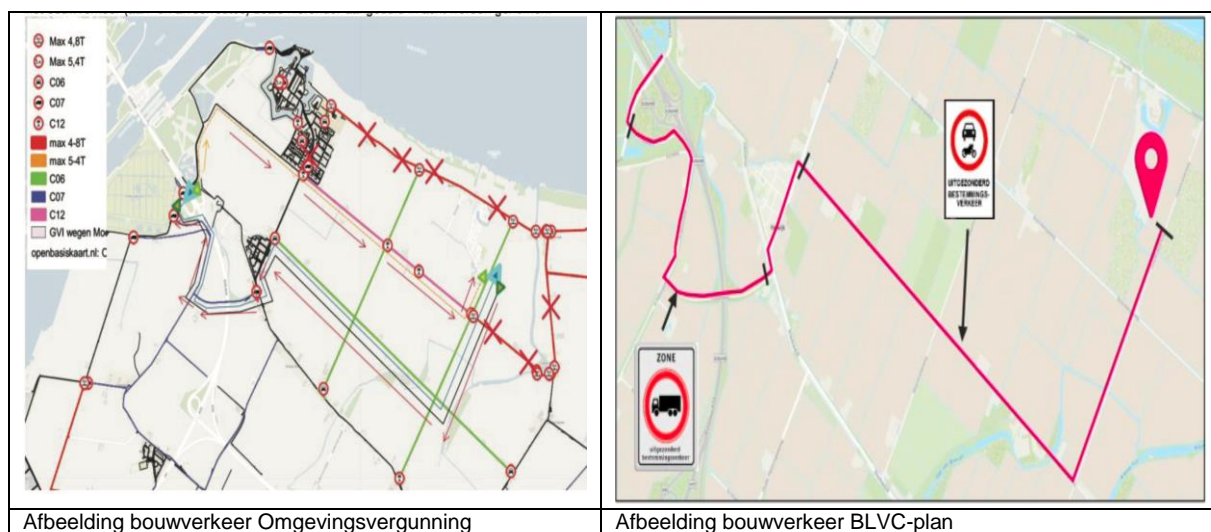
Het betreft dan met name verkeersintensiteiten, voertuigkarakteristieken, verkeersveiligheid en bebouwingen/bewoningen langs de route (polderwegen en bebouwde kom Willemstad)

Conclusie en bezwaar op basis van bovenstaande is (i) dat het BLVC-plan niet volledig is en afwijkt van hetgeen in de vergunningverlening is opgenomen. En dat (ii) het College en initiatiefnemer:

- de gevolgen van de wijziging en bouwverkeerhinder op bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie niet tot nauwelijks traceerbaar hebben uitgewerkt;
- het voorkomen van hinder, veiligheidsaspecten en maatregelen door het ontbreken van een deugdelijk BLVC-plan (zie opmerkingen hierboven) niet of onvoldoende hebben meegenomen in de afwegingen ten behoeve van het besluit tot vergunningverlening.

6.2 Afwijking bouwverkeerroute in Omgevingsvergunning van BLVC-plan bouwverkeerroute

De verkeersafhandeling zoals beschreven in het bij de vergunningaanvraag ingediende BLVC-plan wijkt op een enkele punten significant af van de bouwverkeerroutering zoals opgenomen in Omgevingsvergunning.



Afbeelding: Verschillende bouwroutes in Omgevingsvergunning en BLVC-plan

In de Omgevingsvergunning loopt de aanvoerroute via de Maltaweg, Noordlangeweg langs de bebouwde kom van Willemstad met een oversteek van het Steenpad en daarna via drukke fietsroute/fietsstraat Noordlangeweg en Oostmiddelweg. Deze route is niet uitgewerkt in het BLVC-plan. Deze route is in het BLVC-plan dat onderdeel uitmaakt van de Omgevingsvergunningaanvraag beschreven als alternatieve route die niet de voorkeur heeft.

Hiertegen zijn de volgende bezwaren:

- a. Een nadere verkeerskundige uitwerking met onder andere risico's en maatregelen voor langzaam verkeer (fietsers op drukke fietsroute en overig verkeer) en hinder voor bewoners van bebouwde kom Willemstad en Noordlangeweg ontbreekt, zie bovenstaande;
- b. Het ontbreken van duidelijkheid of een dialoog heeft plaatsgevonden met belanghebbenden waaronder bewoners, nood- en hulpdiensten, wegbeheerder, of en welke preventieve en correctieve maatregelen zijn genomen en welke afspraken zijn gemaakt met bewoners van de bebouwde kom Willemstad en polderwegen;
- c. Onduidelijkheid over het voorkomen van hinder en waarborgen van verkeersveiligheid als gevolg van de wijziging in bouwverkeerroutes voor de Noordlangeweg en bebouwde

kom Willemstad. Door het ontbreken van een deugdelijke uitwerking van de aangepaste bouwverkeerroute(s) in de vergunning kunnen de gevolgen van de aanpassing van de bouwverkeersroutes voor hinder, verkeersveiligheid niet of onvoldoende zijn meegewogen in de afwegingen besluitvorming tot vergunningverlening.

7. Onderzoek Gemeente

Vele malen heeft Hart voor Willemstad de Gemeente vroegtijdig, voor en na het indienen van de vergunningaanvraag, in diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen, in brieven aan College en Gemeenteraad, via een inspreekreactie in de Gemeenteraad, via de Stadstafel Willemstad (forum voor communicatie tussen burgers en Gemeente) alsmede via de lokale media, gewezen op de noodzaak om tijdig -d.w.z. voorafgaand of bij Omgevingsvergunningverlening- maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Echter tot dusverre heeft dit geen enkel resultaat opgeleverd (zie onze laatste op 30 september 2024 naar B&W en Gemeenteraad toegezonden brief, Bijlage 8).

De gemeente en de initiatiefnemer van het grootschalige vakantiepark Bovensluis hebben in de jaren van voorbereiding van aanvraag en verlenen van de Omgevingsvergunning nagelaten enig serieus verkeersveiligheidsonderzoek uit te laten voeren, maatregelen te benoemen om verkeersveiligheid op tenminste het huidige niveau te garanderen en middelen hiervoor ter beschikking te stellen.

Middels dit bezwaar verzoeken wij de initiatiefnemer en/of de Gemeente om een verkeersveiligheidsplan op te stellen, gericht op de consequenties voor de verkeersveiligheid, als gevolg van de realisatie van een grootschalig vakantiepark op locatie Bovensluis, met ook in de huidige situatie al uiterst beperkte en onveilige infrastructuur. Voor de exploitatie van het vakantiepark moeten veiligheidsmaatregelen getroffen zijn om de verkeersveiligheid minimaal op het huidige niveau te handhaven, conform het Bestemmingsplan Buitengebied 2018.

Het onlangs gestarte verkeersonderzoek (oktober 2024) door de Gemeente Moerdijk heeft een integraal karakter, waarbij bestaande ideeën/wensen (eerder ingebracht door HvW) worden uitgewerkt, naast infrastructurele consequenties van geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Willemstad, zoals woningbouw Willemstad-Oost, ontwikkeling van een Multifunctioneel gebouw met twee scholen, verplaatsing van het clubgebouw van De Kogelvaarders, ontwikkeling Havenfront, etc. Omdat hierbij ook sprake is van tegengestelde belangen, noodzakelijke grondtransacties, mogelijke uitkoop/onteigeningen en hoge kosten kunnen verbetermaatregelen nog vele jaren duren. Dit onderzoek mag dan ook niet gezien worden als een oplossing voor de verkeersopgave en verkeersveiligheidsproblemen als gevolg van uitsluitend de aanleg van het grootschalige vakantiepark Bovensluis, zoals mogelijk wordt gemaakt met deze Omgevingsvergunning.

8. Analyse van de gevolgen voor verkeersveiligheid door uitbreiding vakantiepark Bovensluis en bezwaren

Bezwaar 1: Uit bovenstaande blijkt dat de verkeersveiligheid op Oostdijk die nu al onder druk staat, na realisatie van het vakantiepark, door de sterke toename van verkeersstromen aanzienlijk verder zal verslechteren. Dit geldt eveneens voor aangrenzende polderwegen. Initiatiefnemer en gemeente Moerdijk zijn al lang bekend met de aanzienlijke uitbreiding van de aantallen vakantiebungalows en verblijfsrecreanten, t.o.v. de voormalig camping, maar hebben tot op heden geen analyse of verkeersonderzoek uit laten voeren en geen verkeersmaatregelen uitgewerkt om de toename in verkeersstromen en impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid te voorkomen.

Bezwaar 2: Door het vrijwel volledig ontbreken van verkeerscijfers en verkeersgeneratie hebben de initiatiefnemer en het College niet inzichtelijk gemaakt wat de negatieve gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid op de Oostdijk en overige Ruigenhilpolder wegen. Volgens de gemeente Moerdijk (zie Bijlage 3 beantwoording art 35 vragen van de heer Lems, d.d. 3 oktober 2024 en de Bijlage 2 mail van wegbeheerder d.d. 10 oktober 2024) biedt de Oostdijk weinig mogelijkheden tot infrastructurele aanpassingen. De initiatiefnemer en het College hadden niet zonder nader verkeersonderzoek en zonder het treffen van maatregelen om verslechtering van verkeersveiligheid te voorkomen mogen besluiten tot respectievelijk de aanvraag en de verlening van de Omgevingsvergunning voor het beoogde grootschalige vakantiepark.

Bezwaar 3. In de vergunning wordt gesignaleerd dat de initiatiefnemer om een verkeersplan en een circulatieplan is gevraagd, maar dat dit niet is ontvangen. Ook staat in de vergunning dat de gevraagde gegevens voor het bevoegd gezag wenselijk zijn in het kader van veiligheid, bruikbaarheid en belastbaarheid van de aanwezige infrastructuur. Gesteld wordt dat verkeersveiligheid niet tot beoordelingscriteria van art. 2.10 Wabo behoort en dat daarom de vergunning niet geweigerd kan worden. Het aspect verkeersveiligheid wordt vervolgens in de vergunning volledig buiten beschouwing gelaten.

Bezwaar 4. Het is onzes inziens onverantwoord dat de Gemeente Moerdijk en de initiatiefnemer die, zoals hierboven beschreven al geruime tijd op de hoogte waren van de uitbreidingplannen, hebben nagelaten om op voorhand maatregelen uit te werken om de verkeersveiligheid op de toegangswegen naar en van het park te waarborgen. Alleen terugvallen op mogelijke weigergronden voor een vergunningaanvraag op basis van artikel 2.10 Wabo mag geen reden zijn om hieraan op voorhand geen aandacht te besteden. Verkeersveiligheid is een dusdanig bestuurlijk en algemeen belang dat dit zwaarder moet wegen dan een weigeringsgrond in de Wabo.

Bezwaar 5. Door de Gemeente Moerdijk is het Verkeersveiligheidsplan 2018-2028 vastgesteld. In dit Verkeersveiligheidsplan is het aspect verkeersveiligheid als speerpunt benoemd.

Het verlenen van de vergunning zonder enige verkeersanalyse en maatregelen om verkeersveiligheid te waarborgen is in strijd met het Verkeersveiligheidsplan 2018-2028. Zie hieronder een tweetal passages uit het Verkeersveiligheidsplan 2018-2028:

- *“Het aantal verkeersdoden is zowel landelijk als binnen de gemeente Moerdijk gedaald. Maar daarentegen is het aantal verkeersslachtoffers gestegen. Om deze stijging tegen te gaan is het Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018 –2028 opgesteld. Om nieuwe ongevallen te voorkomen willen we preventief gaan handelen. In het*

nieuwe verkeers-veiligheidsplan wordt onder andere ingezet op zichtbaarheid van kruispunten en veiligere fiets- en loopverbindingen’.

- *“Ook wordt er bij het vaststellen van de projectgrenzen onvoldoende gelet op het bestaande wegennet. Hierdoor kan de omgeving jarenlang kampen met verkeersonveilige situatie(s)”.*

Daarnaast is in de meest recente Collegeprogramma’s van de Gemeente Moerdijk verkeersveiligheid als belangrijk aandachtspunt beschreven. Zie Bijlage 9 passages uit Verkeersveiligheidsplan en Bestuursakkoorden 2022-2026 en 2024-2026.

In de Bestuursakkoorden is vastgelegd: *“Verkeersveiligheid blijft een belangrijk uitgangspunt, bij herinrichtingen in kernen, in het buitengebied, bij woningbouwontwikkelingen en bij de investeringen in de Vitale Centra”.*

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt bovendien dat de Gemeente Moerdijk in de top 10 staat van meeste verkeersdoden per jaar in Nederland, zie Bijlage 10 artikel De Telegraaf.

Bezwaar 6. De gemeente Moerdijk is al jaren op de hoogte van de beoogde aanzienlijke toename van het aantal verblijfsrecreanten (4 á 5 maal meer verblijfsrecreanten dan op de voormalige camping), en daarmee samenhangende toename van de verkeersintensiteit. Op het vakantiepark zijn recreanten bovendien het gehele jaar door aanwezig in tegenstelling tot de camping, met voornamelijk seizoens- en weekendrecreanten. Desondanks heeft de Gemeente op geen enkele wijze rekening gehouden met het voorkomen van een verslechtering van de verkeersveiligheid, als gevolg van de vele extra verkeersstromen door de ontwikkeling van dit grootschalige vakantiepark.

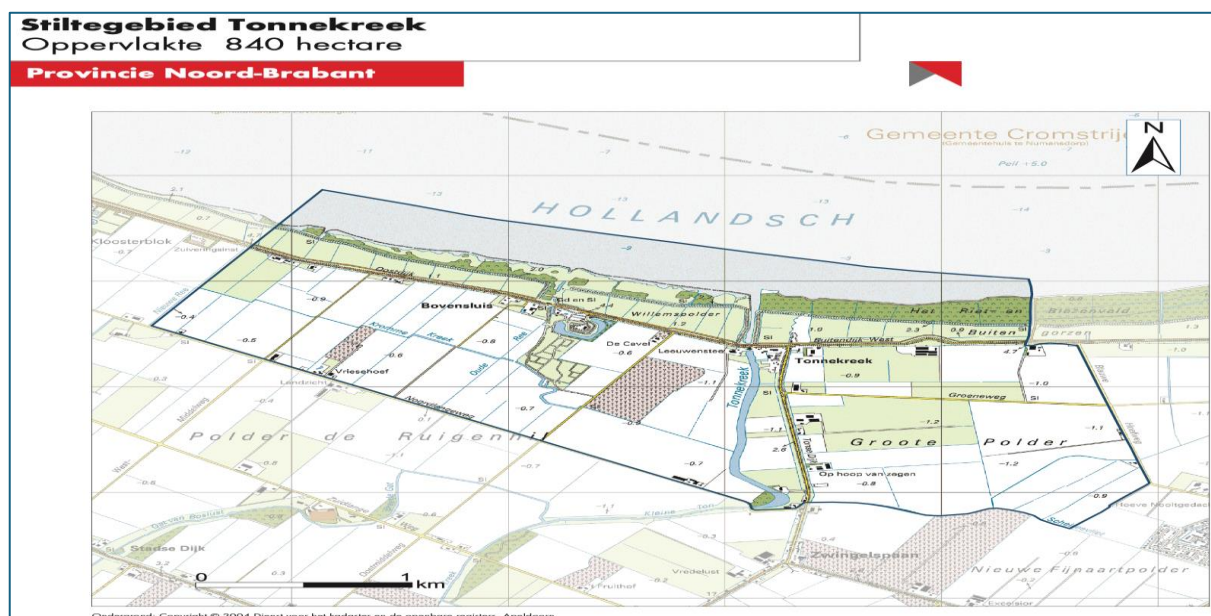
Het is in het licht van bestuurlijke plannen en akkoorden bestuurlijk onverantwoord dat het waarborgen van de verkeersveiligheid volstrekt geen enkele rol speelt, zowel niet in de aanvraag van Omgevingsvergunning als in de beschikking van B&W. De bestuurlijke visie van B&W over verkeersveiligheid in het Bestemmingsplan Buitengebied 2018, die initiatiefnemers, burgers en bedrijven houvast moet bieden, alsmede speerpunten verkeersveiligheid in Collegeprogramma’s blijken tot dusverre in de praktijk op geen enkele wijze te worden nageleefd.

Bezwaar 7. Initiatiefnemer SVE Groep heeft in de vergunningaanvraag geen enkele verantwoordelijkheid genomen om verkeersveiligheid a.g.v. de vakantiepark uitbreiding te waarborgen. *Verkeersveiligheid die ook met nadruk van belang is voor toekomstige recreanten op het eigen vakantiepark, eigen werknemers, alsmede voor het imago en de bereikbaarheid van het park.* De Initiatiefnemer had ook tevoren moeten vaststellen, dat sprake is van strijdigheid met de uitgebreide bestuurlijke visie in het formele Bestemmingsplan. In een artikel hierover in BN De Stem van 22 mei jongleden (Bijlage 11) geeft een woordvoerder van initiatiefnemer SVE Group aan hierover in gesprek te gaan met de Gemeente en mee te willen denken. In de jaren van voorbereiding, waarin de beoogde ontwikkeling van het grootschalige vakantiepark bekend was en dus ook de forse toename in verkeersintensiteiten bekend was, heeft de initiatiefnemer geen enkele actie ondernomen om achteruitgang van verkeersveiligheid en bereikbaarheid te voorkomen. Ook in de vergunningaanvraag is geen enkele uitwerking aan het voorkomen van een verslechtering van de verkeersveiligheid gegeven. Het zou daarom volstrekt ongepast als (ingrijpende) maatregelen die nodig zijn, als gevolg van ontwikkeling van een grootschalig vakantiepark, in een gebied met uiterst beperkte infrastructuur, geheel voor rekening zouden komen van de Gemeente Moerdijk en dus de Moerdijkse belastingbetaler.

9. Stiltegebied

9.1 Stiltegebied Tonnekreek

De gronden waarop de uitbreiding van het vakantiepark Bovensluis grotendeels zal plaatsvinden liggen binnen de grenzen van het door de provincie Noord-Brabant in 1988 aangewezen stiltegebied Tonnekreek, zie afbeelding hieronder.



Afbeelding Stiltegebied Tonnekreek

De provincie heeft Tonnekreek destijds als stiltegebied aangewezen in de omgevingsverordening (art 2.18 Omgevingswet en artikel 7.11 Besluit kwaliteit leefomgeving).

In de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant zijn met het oog op Stiltegebieden instructieregels opgenomen (zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628718>, paragraaf 2.4.2 Stiltegebied, Artikelen 2.39-2.47).

De camping kende in de oorspronkelijke staat al een overschrijding van de geluidsnorm (er werd 49dB volgens eigen rapportage van de camping geproduceerd waar een maximum van 40dB bij een stiltegebied past(te)).

De provincie geeft aan dat de bevoegdheid om toe te zien op het voorkomen van overschrijding van grenswaarden niet bij de provincie maar bij de gemeente ligt. Evenals de handhaving van de overschrijding van grenswaarden. Het is volgens de Provincie Noord-Brabant aan de Gemeente Moerdijk om bij de vergunningaanvraag te toetsen aan de Provinciale richtwaarden en deze aan de vergunning te verbinden (en hierop te handhaven (Bijlage 12 Beantwoording door Provincie Noord-Brabant van vragen van ChristenUnie-SGP met als onderwerp: Aanvraag opheffing wet Natuurbescherming door recreatiepark 'Camping Bovensluis BV, d.d. 5 maart 2024)).

Ons bezwaar is dat de gemeente Moerdijk heeft nagelaten om na te gaan of in het kader van de omgevingsvergunning Bovensluis voldaan wordt aan de verplichtingen t.a.v. een Stiltegebied, die zijn vastgelegd in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628718> , paragraaf 2.4.2 Stiltegebied, Artikelen 2.39-2.47 en een akoestisch onderzoek te eisen op basis waarvan initiatiefnemer aantoont te voldoen aan de eisen voor het Stiltegebied Tonnekreek.

9.2 Oude situatie en toekomstige situatie

De uitbreiding van vakantiepark Bovensluis betreft een uitbreiding op gronden die - voorzover bij de gemeente Moerdijk bekend- in 2002 zijn aangekocht als gronden met agrarische bestemming.

Ten tijde van het planologisch regelen van deze uitbreiding, in het bestemmingsplan Buitengebied van 2004, is de ontwikkeling getoetst aan het destijds geldende beleid. Omdat de ontwikkeling uiteindelijk in het onherroepelijke plan is opgenomen, is door gemeente en provincie destijds kennelijk de conclusie getrokken dat de ontwikkeling passend was binnen het beleid. In het Bestemmingsplan Buitengebied 2018 gaat geen specifieke aandacht uit naar het waarborgen van het stiltegebied. Ook in eerder bestemmingsplannen of Moerdijkse omgevingsplannen wordt geen uitwerking gegeven aan Stiltegebied toetsing en handhaving en evt. uitzonderingen voor camping Bovensluis.

De gemeente heeft echter nagelaten duidelijk te maken:

- of en hoe zij als verantwoordelijk bestuursorgaan *kennelijk* tot de conclusie is gekomen dat de ontwikkeling passend is binnen het toenmalige beleid en/of op welke gronden beleid en op welke gronden bij het toenmalige beleid voorwaarden zijn verbonden aan de destijds al aangegeven overschrijding van geluidsnormen stiltegebied. Door het gebruik van het woord kennelijk in de beantwoording van de vragen van de heren Stehouwer en Schreuders is de conclusie te trekken dat de gemeente niet zeker is of en hoe de ontwikkeling passend is binnen het beleid en er zonder nader onderzoek of toetsing van uitgegaan is zonder onderbouwing dat de ontwikkeling in de oude situatie en in de toekomstige situatie passend was en wordt;
- indien bij de toetsing is uitgegaan van recreatieve bestemming van welke aantallen chalets, recreanten en verkeersbewegingen zij is uitgegaan bij de toets of voldaan wordt aan de Stiltegebied eisen.

9.3 Conclusie en bezwaren Stiltegebied

In het kader van de vergunningverlening heeft de gemeente bij deze vergunning niet de moeite genomen om ondanks het ontbreken van een mogelijke feitelijke onderbouwing uit eerdere vergunningverlening(en) een onderzoek of toets uit te voeren op basis waaruit blijkt of voldaan werd of in toekomstige situatie voldaan wordt aan de provinciale richtlijnen voor het stiltegebied Tonnekreek.

Onze bezwaren zijn dat:

1. de gemeente Moerdijk zelf niet heeft vastgesteld of indertijd of in toekomstige situatie wordt voldaan aan de stiltegebied eisen en of deze pasten binnen het Bestemmingsplan. De gemeente gaat ervanuit, zonder over feitelijke onderbouwing te beschikken, dat er indertijd '*kennelijk*' de door Provincie en Gemeente de conclusie is getrokken dat de ontwikkeling passend was binnen het beleid;
2. de gemeente Moerdijk bij de omgevingsvergunningverlening zichzelf geen beeld heeft kunnen of willen vormen van de uitgangspunten van een mogelijk ('kennelijk') al dan niet uitgevoerde eerdere toetsing;
3. het klaarblijkelijk niet bij de gemeente Moerdijk beschikbaar zijn van provinciale of gemeentelijke besluiten
4. de gemeente Moerdijk geen toets heeft uitgevoerd of destijds gehanteerde uitgangspunten ook voor de vergunde situatie van toepassing zijn (zie Interim omgevingsverordening Noord-Brabant : <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628718>, paragraaf 2.4.2 Stiltegebied, Artikelen 2.39-2.47).
5. bovenstaande de gemeente Moerdijk onvoldoende grond biedt voor het oordeel dat de ontwikkeling past binnen de provinciale omgevingsverordening ten aanzien van stiltegebieden en dat de gemeente zich niet in redelijkheid op het standpunt had kunnen stellen dat het geluidaspect ter plaatse op een juiste wijze is getoetst en

voldoet aan de destijds en ten tijde van de vergunningverlening geldende geluidsnormen voor het stiltegebied.

10. Juridische grondslag en bezwaren

De feiten en omstandigheden tot ons nemende zijn wij van mening dat het nemen van het Besluit in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en het bestemmingsplan.

10.1 Zorgvuldigheidsbeginsel

De verkeersveiligheid van de omliggende wegen is in het geding. Het College keurt het Besluit goed terwijl het zichzelf op geen enkele wijze inzichtelijk heeft gemaakt wat de impact op de Verkeerveiligheid is.

Meer specifiek verwijzen wij ten aanzien van het vorenstaande naar artikel 3:2 AWB: "Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen". Het zogenaamde zorgvuldigheidsbeginsel. De gemeente heeft, met het oog op verkeersveiligheid, vrijwel alles nagelaten om de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. Wij achten het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden bij het nemen van het Besluit.

Het is onbegrijpelijk om te lezen dat het College bij volle bewustzijn van de ongeschiktheid van de omliggende wegen het Besluit toch goedkeurt.

Wij verwijzen naar pagina 14 van het Besluit: "...*Uit de diverse tekeningen blijkt dat aan de noordwestelijke zijde (Oostdijk) van het projectgebied twee entrees worden gerealiseerd en aan de zuidoostelijke zijde (aan de Oostmiddelweg) één ontsluiting zal worden gerealiseerd. De maximale aslast op de Oostdijk is beperkt tot 4,8 ton. Dit houdt in dat geen zwaar verkeer op deze dijk is toegestaan en de rijbaan niet geschikt is voor het passeren van veel voertuigen...*".

Het College bevestigt hiermee dat zij zich terdege bewust is van de ongeschiktheid van de omliggende wegen (en benoemt specifiek de Oostdijk in het Besluit als ongeschikt) als wegen om veel verkeer te laten passeren. Ook is het College zich terdege bewust dat aan diezelfde Oostdijk twee van de drie uitgangen worden gerealiseerd hetgeen juist zal resulteren in veel passerend verkeer.

De omliggende wegen betreffen zogenaamde Erf toegangswegen type 2. In bijlage 5 is inzichtelijk gemaakt wat de kenmerken van de wegen zijn.

De omliggende wegen liggen in een stiltegebied en ten aanzien van de Oostdijk is het waterschap al jaren een dijkverzwaring aan het voorbereiden nu de dijk verzwakt is en inmiddels ongeschikt als waterkering.

Duidelijk is dat zelfs zonder nader onderzoek al helder is dat de omliggende wegen ongeschikt zijn om veel verkeer te laten passeren.

Overigens is het nog maar de vraag of de omliggende wegen geschikt te maken zijn voor het passeren van veel verkeer.

Verder uit pagina 14 van het Besluit: "... *Op het moment van besluitvorming op de aanvraag omgevingsvergunning is nog onduidelijk hoe de verkeersbewegingen op de huidige wegenstructuur worden afgewikkeld. Op het verzoek aan initiatiefnemer om een verkeersonderzoek en circulatieplan en een voorstel voor verkeersmaatregelen, is niet ontvangen. De gevraagde gegevens zijn voor het bevoegd gezag wenselijk in het kader van de inzichtelijkheid van veiligheid, bruikbaarheid en belastbaarheid van de aanwezige infrastructuur...*".

Het College, althans de behandeld ambtenaar van de gemeente Moerdijk, vond het op enig moment belangrijk om als onderdeel van de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning aan de initiatiefnemer (de aanvrager van de omgevingsvergunning) een verkeersonderzoek, een circulatieplan en een voorstel voor verkeersmaatregelen te vragen. De initiatiefnemer laat dit na en het College ziet dit niet als een probleem dan wel een reden om het Besluit uit te stellen dan wel af te wijzen.

Het College maakt zelfs gebruik van het niet inwilligen van het voornoemde verzoek, en zegt hierover (vervolg pagina 14 van het Besluit): *“...Nu deze gegevens niet zijn geleverd kan de aanvraag hierop niet worden geweigerd aangezien deze gegevens over verkeersveiligheid niet op grond van artikel 2:10 eerste lid 1 Wabo tot de beoordelingscriteria van een aanvraag voor een omgevingsvergunning behoren. Wanneer de aanvraag in overeenstemming is met het planologisch regime, geldt het limitatieve-imperatieve stelsel en gelden alleen de weigeringsgronden van artikel 2.10 lid 1 Wabo...”*.

Het College veronachtzaamt haar verantwoordelijkheid om bij het uitvoeren van haar taken zich te houden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en zich te verschuilen achter een juridische formaliteit.

Artikel 2:10 lid 1 WABO geeft gronden om een omgevingsvergunning te weigeren indien de aanvraag **en de daarbij verstrekte gegevens en bescheiden** het naar het oordeel van het bevoegd gezag niet aannemelijk maken dat ...etc.

Het College heeft niet de gevraagde gegevens en bescheiden ontvangen en oordeelt desalniettemin dat er geen grond voor weigering is. De wet is helder, het oordeel is niet slechts gebaseerd op de aanvraag maar vergt ook beoordeling van daarbij verstrekte gegevens en bescheiden. Voor de beoordeling van de aanvraag is gevraagd aan de aanvrager om een verkeersonderzoek, een circulatieplan en een voorstel voor verkeersmaatregelen. Nu dit niet is geleverd is het oordeel gebaseerd op onvolledige gegevens en bescheiden.

Sterker nog, het College oordeelt zelfs dat door het niet verstrekken er goede gronden bestaan om de omgevingsvergunning niet te weigeren. Wij verwijzen nogmaals naar pagina 14 uit het Besluit: *“...Nu deze gegevens niet zijn geleverd kan de aanvraag hierop niet worden geweigerd aangezien deze gegevens over verkeersveiligheid niet op grond van artikel 2:10 eerste lid 1 Wabo tot de beoordelingscriteria van een aanvraag voor een omgevingsvergunning behoren...”*.

Het Collega veronachtzaamt hiermee dat ieder oordeel van een bestuursorgaan onderworpen is aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur ongeacht over welke wettelijke bepaling het bestuursorgaan oordeelt.

Wij verwijzen naar de uitspraak van de Raad van State van 9 november 2011 (ECLI:NL:RVS:2011:BU3752). De Raad van State acht de capaciteit van plattelandswegen met een te beperkte breedte onvoldoende voor het toelaten van meer dan de bovengenoemde aantallen motorvoertuigen per etmaal in relatie tot de eveneens bovengenoemde wegverhardingsbreedtes. Onder verwijzing naar de CROW-gegevens oordeelt de RVS: *“...Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Spaarndammerdijk in een adequate, verkeersveilige ontsluiting van het plangebied voorziet...”*. De RVS acht strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel terecht.

Volgens het bermschadecriterium kan een weg van 3 meter breedte maximaal 300 motorvoertuigen per dag verwerken. Voor een weg van 4 meter is dat 500 en voor een weg van 5 meter 1.150 motorvoertuigen per dag. De omliggende wegen komen niet uit op een deel breder dan 3.80 meter en kunnen daarom gegeven de beperkte breedte niet voorzien

in een adequate en verkeersveilige ontsluiting van het uitgebreide vakantiepark.

Conclusie en bezwaar

De gemeente heeft verzuimd deze kennis tot zich te nemen en handelt hiermee in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

10.2 Evenredigheidsbeginsel

Een artikel van 18 mei 2018 in De Telegraaf deed verslag van het onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) naar het aantal verkeersdoden in de periode 2007-2016. De conclusie was dat de meeste verkeersdoden in dorpen vallen en waarbij de gemeente Moerdijk in de top tien met meeste verkeersdoden voorkomt. Ik verwijs naar bijlage 9.

Dit is geen onderzoek om naast je neer te leggen als gemeente. Desalniettemin neemt de gemeente het besluit om vergunning te verlenen aan het bouwen van een vakantiepark dat een activiteit in een afgelegen gebied ontwikkelt, dat meer dan 2.000 bezoekers genereert (een verviervoudiging ten opzichte van de voormalige camping), niet langer seizoensgebonden maar permanent gedurende het gehele jaar, hetgeen enorme druk op gaat leveren op de omliggende wegen.

Daar waar de gemeente Moerdijk al in de top tien voorkomt van gemeenten met de meeste verkeersdoden, de gemeente het -specifiek in het kader van het Besluit- nalaat om ook maar iets te doen aan de verkeersveiligheid op de omliggende wegen en de gemeente de zorgen van Belanghebbenden wegwimpelt met de niet onderbouwde stelling "...*De aanvraag is passend in het bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk...*", achten wij de kans op een vergroting van verkeersdoden en -gewonden zeer groot. Het potentieel aan menselijk leed, onder de huidige houding van de gemeente ten aanzien van de verkeersveiligheid, is buitenproportioneel groot.

Wij verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State in ABRvS 24 augustus 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:2457) waarin de ABRvS, onder verwijzing naar de zogenaamde Harderwijkuitspraak (ECLI:NL:RVS:2022:285), oordeelt dat "...*de aard en het gewicht van de met het besluit te dienen doelen en de aard van de hierbij betrokken belangen en de mate waarin deze belangen door het betrokken besluit worden geraakt een rol spelen in de belangenafweging die het college dient te maken. In laatstgenoemde zaak komt de Afdeling tot de conclusie dat het besluit op bezwaar onvoldoende is gemotiveerd, omdat onduidelijk is welk gewicht het college aan de belangen van appellant en in het bijzonder de individuele gezinsleden, waaronder zijn destijds minderjarige kinderen, heeft toegekend en op grond van welke overwegingen het college het algemeen belang bij handhavend optreden zwaarwegender heeft geacht. In het besluit op bezwaar is niet ingegaan op de belangen van appellant en zijn gezin bij het behouden van hun woning. En misschien nog wel belangrijker: hoe die belangen zich volgens het college verhouden tot het belang dat is gelegen bij handhaving van het bestemmingsplan...*".

De ABRvS maakt hiermee duidelijk dat belangen afgewogen dienen te worden bij het nemen van een besluit, zeker als de belangen groot zijn. Het leidt geen twijfel dat verkeersveiligheid, in een gemeente welke tot de top tien van gemeenten met de meeste verkeersdoden, een groot belang betreft.

Wij verwijzen naar artikel 3:4 AWB

1. Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.

2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Wij verwijzen naar pagina 14 van het Besluit: "... Op het moment van besluitvorming op de aanvraag omgevingsvergunning is nog onduidelijk hoe de verkeersbewegingen op de huidige wegenstructuur worden afgewikkeld. Op het verzoek aan initiatiefnemer om een verkeersonderzoek en circulatieplan en een voorstel voor verkeersmaatregelen, is niet ontvangen. De gevraagde gegevens zijn voor het bevoegd gezag wenselijk in het kader van de inzichtelijkheid van veiligheid, bruikbaarheid en belastbaarheid van de aanwezige infrastructuur...".

Conclusie en bezwaar

Het College laat na om zelfs ook maar te overwegen of de veiligheid, bruikbaarheid en belastbaarheid van de aanwezige infrastructuur onevenredig nadeel meebrengt voor de Belanghebbenden. Door de verkeersveiligheid te negeren wordt het evenredigheidsbeginsel door het besluit van de gemeente geschonden. De nadelige gevolgen van het Besluit mogen voor één of meer belanghebbenden niet onevenredig zijn in de verhouding met de tot het besluit te dienen doelen. Een onmiskenbare verslechtering van de verkeersveiligheid voor Belanghebbenden is een onevenredig nadeel hetgeen door het College volledig wordt genegeerd.

10.3 Motiveringsbeginsel

De overheid moet haar besluiten begrijpelijk, deugdelijk en volledig motiveren. Dit volgt uit het motiveringsbeginsel dat is neergelegd in artikel 3:46 AWB.

Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden, zo ook de nodige correspondentie tussen HvW en de gemeente, bijvoorbeeld in april 2024. De vele vragen van HvW blijven inhoudelijk onbeantwoord. De gemeente komt niet verder dan het gebruik van wat algemene termen dat de aanvraag past binnen het bestemmingsplan. Uitleg waarom dit er binnen past, blijft achterwege. Wij verwijzen naar onze laatste brief naar het College en de Gemeenteraad in Bijlage 8.

In de mail wisseling van april van dit jaar doet de behandelend ambtenaar alsof hij de vragen van HvW beantwoordt. Feitelijk doet hij dit niet. Hij doet niets anders dan slechts stellen dat de aanvraag binnen de Visie Buitengebied Moerdijk 2016 en Bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk 2018 valt, echter een deugdelijke onderbouwing (een kenbare belangenafweging) laat hij achterwege. Dit is in strijd met het motiveringsbeginsel. Wij verwijzen hiertoe naar een recente (tussen)uitspraak van de rechtbank Limburg van 14 april 2024 (ECLI:NL:RBLIM:2024:1806). Het betreft weliswaar een verzoek om een parkeerverbod maar de essentie van de motiveringsplicht en zorgvuldigheidsplicht is identiek. De rechtbank oordeelt hier als volgt: "... 6. *Uit de processtukken en hetgeen ter zitting is verklaard blijkt dat het college de situatie ter plaatse voldoende zorgvuldig heeft onderzocht en op grond daarvan gemotiveerd heeft aangegeven dat de situatie niet zo onveilig is als door eiseres wordt ervaren. Dat betekent echter niet dat het college niet gehouden is om in de besluitvorming te motiveren welke belangen als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 met de weigering om het gevraagde verkeersbesluit te nemen zijn gediend. Ook is het college gehouden om in het verkeersbesluit duidelijk te maken waarom het door eiseres gestelde belang niet kan opwegen tegen de belangen om dit niet te doen. Alleen dan kan de rechtbank beoordelen of het college in redelijkheid heeft kunnen besluiten geen parkeerverbod in te stellen. De rechtbank stelt vast dat het college in het bestreden besluit - anders dan de rechtspraak vereist - niet inzichtelijk heeft gemaakt welke belangen zijn gediend bij het weigeren van het verkeersbesluit. Desgevraagd heeft het college hier ter zitting onvoldoende duidelijkheid*

over kunnen geven. Het gevolg daarvan is dat ook een kenbare belangenafweging ontbreekt. Dit betekent dat het besluit onzorgvuldig is voorbereid en daarmee ook ondeugdelijk is gemotiveerd...”.

Conclusie en bezwaar

Bij onderhavig Besluit heeft de gemeente nagelaten onderzoek naar de verkeersveiligheid te doen laat staan dat de gemeente deugdelijk kan motiveren dat een belangenafweging heeft plaatsgevonden. Hiermee schendt de gemeente het motiveringsbeginsel dat is neergelegd in artikel 3:46 AWB.

10.4 Vertrouwensbeginsel

De overheid dient het door haar gewekte vertrouwen te honoreren. Voor een geslaagd beroep op het vertrouwensbeginsel moet het gaan om een aan het bestuursorgaan toe te rekenen concrete, ondubbelzinnige toezegging gedaan door een daartoe bevoegd persoon, waaraan rechtens te honoreren verwachtingen kunnen worden ontleend.

Het gerechtshof Amsterdam beschreef hetgeen nodig is voor een geslaagd beroep op het vertrouwensbeginsel in haar uitspraak van 18 december 2018 (ECLI:NL:GHAMS:2018:4694) als volgt in rechtsoverweging 3.7: *“...Van een overheidstoezegging kan worden gesproken als door de overheid in concrete bewoordingen een bepaalde handelwijze in het vooruitzicht is gesteld...”.*

In het Bestemmingsplan Buitengebied 2018 is ten aanzien van de smalle polder- en dijkwegen opgenomen (pag. 16): *“...Belangrijk aandachtspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen vormt de aanwezige infrastructuur. Veel polder- en dijkwegen zijn smal, hetgeen nu soms al leidt tot verkeersonveilige situaties of conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers. Ontwikkelingen moeten niet zorgen voor een toename aan verkeersbelasting op wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is. Waar mogelijk kunnen ontwikkelingen bijdragen aan het oplossen van aanwezige knelpunten...”.*

Nu vergunning wordt verleend zonder een concreet onderzoek dan wel plan dat deze ontwikkeling niet zorgt voor een toename aan verkeersbelasting op wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is, is sprake van schending van het vertrouwensbeginsel.

In dezelfde uitspraak nuanceerde het Hof ook dat de periode waarover dit geldt beperkt is. Hieromtrent stel ik vast dat de behandelend ambtenaar in zijn e-mail van 10 april 2024 de geldigheid van de toezeggingen van het bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk bevestigt. Immers hij schrijft *“...De aanvraag is passend in het bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk. Hierdoor wordt niet toegekomen aan een ruimer toetsingskader als bijvoorbeeld de Omgevingsvisie Moerdijk 2040 en andere visies of beleidskaders...”.* Niet gezegd kan worden dat de geldigheidsduur van de toezegging (het Bestemmingsplan 2018) verstreken is.

Ook verwijzen wij naar de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, betreffende de Amsterdamse dakopbouw (ECLI:NL:RVS:2019:1694)

De Raad stelt dat, bij een beroep op het vertrouwensbeginsel, drie stappen moeten worden doorlopen.

De nadruk dient te worden gelegd op hoe een uitlating bij een redelijk denkende burger overkomt en minder op wat het bestuursorgaan daarmee bedoelde. Dat geldt ook voor de gedraging. Degene die zich beroept op het vertrouwensbeginsel dient aannemelijk te maken dat sprake is van uitlatingen/gedragingen van ambtenaren die bij de betrokkene de indruk

wekken van een bewust standpunt van het bestuur over waarop een bevoegdheid kan worden uitgeoefend. Het is van belang dat de betrokkene te goeder trouw is, hierbij is een onderzoek plicht van belang. Hiervoor is uitvoerig beschreven hoe de gemeente de verkeersveiligheid als speerpunt van haar beleid ziet. Redelijkerwijze mogen wij daarom uitgaan van een beleid van de gemeente dat de verkeersveiligheid niet (verder) in gevaar brengt.

Voor de vaststelling of een toezegging aan het bevoegde bestuursorgaan kan worden toegerekend, is een vertaling nodig van het bestuurlijke naar het burgerperspectief. De betrokkene moet op goede gronden kunnen veronderstellen dat degene die de toezegging doet de opvatting van het bevoegde orgaan vertolkt. Hiervoor is uitvoerig beschreven dat het standpunt ten aanzien van de verkeersveiligheid door de gemeente in het Bestemmingsplan Buitengebied 2018 en de bestuurlijke visie in de toelichting van het Bestemmingsplan Buitengebied 2018 is verwoord. Niet gezegd kan worden dat dit niet aan het bevoegde bestuursorgaan kan worden toegerekend.

Tenslotte vereist de Raad dat bij afweging van betrokken belangen, waarbij het belang van degene bij wie de gerechtvaardigde verwachtingen zijn gewekt zwaar weegt, geen zwaarder wegende belangen aan het honoreren van de verwachtingen in de weg staan. Die zwaarder wegende belangen kunnen zijn in strijd met de wet, het algemeen belang en belangen van derden. Niet valt in te zien dat de gemeente Moerdijk zwaarder wegende belangen heeft die ten koste van de verkeersveiligheid gaan zeker nu de gemeente nauwelijks onderzoek heeft gedaan naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid als gevolg van het Besluit.

Conclusie en bezwaar

Wij concluderen dat het College het vertrouwensbeginsel heeft geschonden met haar Besluit.

10.5 Rechtzekerheidsbeginsel

Het rechtszekerheidsbeginsel brengt met zich mee dat de burger moet kunnen vertrouwen op het consequent handelen van de overheid. Regels die de overheid stelt moeten worden nageleefd en besluiten die de overheid neemt moeten zo zijn geformuleerd dat de burger op ieder moment moet kunnen weten wat er van hem verwacht wordt. Onduidelijke besluiten die voor meerderlei uitleg vatbaar zijn, zijn in strijd met dit beginsel.

Nu de gemeente de vergunning heeft verleend omdat “...*uit de beoordeling van de aanvraag tot zover blijkt het project passend is binnen het Bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk 2018...*” ontstaat rechtsonzekerheid omdat het Bestemmingsplan juist toezegt dat “...*ontwikkelingen **moeten** niet zorgen voor een toename aan verkeersbelasting op wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is...*”.

Wij benadrukken het gebruik van het woord “moeten” in de toezegging van de gemeente. Moeten is niet optioneel, niet vrijblijvend maar het is dwingend.

Het bestemmingsplan gebruikt klare taal als het gaat om de ongewenste effecten, zoals een toename aan verkeersbelasting, van ontwikkelingen. Letterlijk wordt uitgesproken dat dit hier niet voor moet zorgen. Toch vergunt de gemeente een ontwikkeling die aantoonbaar voor een toename zorgt aan verkeersbelasting op de omliggende wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is.

Conclusie en bezwaar

De gemeente schendt hiermee het rechtszekerheidsbeginsel.

10.6 Strijdigheid met bestemmingsplan

Bovendien zijn wij van mening dat de gemeente op grond van artikel 2.10 Wabo de aanvraag aan had moeten houden, omdat sprake is van strijdigheid met het Bestemmingsplan Buitengebied 2018.

In het onderdeel Toelichting van het Bestemmingsplan Buitengebied 2018 is een zeer uitgebreide bestuurlijke visie opgenomen, met onder andere de volgende passage:

“veel polder- en dijkwegen zijn smal, hetgeen nu soms al leidt tot verkeersonveilige situaties of conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers. Ontwikkelingen moeten niet zorgen voor een toename aan verkeersbelasting op wegen waar dit op basis van de huidige belasting niet wenselijk is”.

“Per initiatief moet nader onderzocht worden welke gevolgen de ontwikkeling heeft op de leefomgeving in brede zin”.

Zie ook overige passages uit de Bestuurlijke visie in het Bestemmingsplan Buitengebied 2018.

In het Bestemmingsplan Buitengebied 2018 wordt bovendien gesteld dat deze Bestuurlijke visie de basis vormt voor dit Bestemmingsplan.

Het College oordeelt dat: *“...Wanneer de aanvraag in overeenstemming is met het planologisch regime, geldt het limitatieve-imperatieve stelsel en gelden alleen de weigeringsgronden van artikel 2.10 lid 1 Wabo...”.*

Conclusie en bezwaar

Ondanks het feit dat het College volgens het bestemmingsplan van mening is dat per initiatief nader onderzocht moet worden welke gevolgen de ontwikkeling heeft op de leefomgeving in brede zin, laat het College dit onderzoek vervolgens na en concludeert niet tot strijdigheid met het planologisch regime van het bestemmingsplan.

11. Conclusie

Een adequaat verkeersonderzoek ontbreekt, een verkeersveiligheidsplan ontbreekt, voor Oostdijk en aangrenzende dijk- en polderwegen, rekening houdend met huidige drukte rondom de voetbalvereniging Kogelvangers en het zwembad Ons Bad en het genereren van extra verkeer als gevolg van ontwikkeling van het beoogde grootschalige vakantiepark. Dit geldt evenzeer voor bouwverkeer in de aanlegfase.

Met het oog op het Stiltegebied Tonnekreek heeft de gemeente Moerdijk nagelaten om na te gaan of in het kader van de omgevingsvergunning Bovensluis voldaan wordt aan de verplichtingen t.a.v. een Stiltegebied, die zijn vastgelegd in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Op grond van het vorenstaande zijn wij van mening dat het College in strijd met het bestemmingsplan heeft gehandeld, strijdig met de goede ruimtelijke ordening, meerdere beginselen van behoorlijk bestuur heeft geschonden bij het nemen van het Besluit en het College de Omgevingsvergunning onder de huidige omstandigheden niet heeft kunnen en mogen verlenen.

12. Verzoek

Nader onderzoek en een concreet plan is nodig:

1. hoe veilig zijn de omliggende wegen op dit moment;
2. wat is de impact van het vakantiepark op de omliggende wegen na realisatie van het park;
3. wat dient aan de omliggende wegen gedaan te worden teneinde de Verkeersveiligheid te waarborgen;
4. is de uitvoering van deze maatregelen haalbaar, zowel financieel als in praktische uitvoerbaarheid (is ruimte voor verbetering aanwezig);
5. wat is de termijn waarop deze maatregelen uitgevoerd kunnen zijn;
6. past het vakantiepark binnen de het kader van het stiltegebied waarin het komt te liggen.

Met hieraan gekoppeld een concreet plan waarbij de uitvoering van dit concrete plan uitgevoerd zal moeten zijn voordat de exploitatie van het beoogde vakantiepark zal starten (het Verkeersveiligheidsplan). Teneinde dit te kunnen bereiken verzoeken wij het College het Besluit in te trekken en uitvoering te geven aan het gevraagde Verkeersveiligheidsplan.

13. Horen

Mocht de gemeente Moerdijk voornemens zijn dit bezwaar af te wijzen, dan verzoeken wij u ons eerst te horen.

Hoogachtend,

Ondertekening:
Bestuur Hart voor Willemstad

Belanghebbenden en medeondertekenaars

Mede ondertekenaars bezwaar Vakantiepark Bovensluis			07-11-2024
Naam	Belanghebbende / adres	Postcode	Woonplaats
Jacques Schreuder	Oostdijk 4	4797 SC	Willemstad
Arjan Oostdijk	Oostdijk 6	4797 SC	Willemstad
Bert van Brouwershaven	Oostdijk 14	4797 SC	Willemstad
J.J. Van den Hil - van Dueren den Hollander	Oostdijk 24	4797 SC	Willemstad
Zwembad - Stichting Ons Bad	Grintweg 5	4797 SZ	Willemstad
Gijs Piscaer, voorzitter			
Simon van Hemsbergen	Kon. Wilhelminalaan 3	4797 BN	Willemstad
Marlo van Hemsbergen-Wagener	Kon. Wilhelminalaan 3	4797 BN	Willemstad
Elly Polak - Looij	Kon. Wilhelminalaan 8	4797 BP	Willemstad
Piet Polak	Kon. Wilhelminalaan 9	4798 BP	Willemstad
Yvette Caljouw	Kon. Wilhelminalaan 15	4797 BN	Willemstad
Jan van Wanrooij	Kon. Wilhelminalaan 29	4797 BN	Willemstad
Yuli Takx en Jasper Nugeteren	Kon. Wilhelminalaan 30	4797 BP	Willemstad
Huibertje van Wijgerden	Kon. Wilhelminalaan 32	4797 BP	Willemstad
Carmen Wijker	Kon. Wilhelminalaan 33	4797 BN	Willemstad
L. Leijden-de Rooij	Kon. Wilhelminalaan 34	4797 BP	Willemstad
Bas Wijker	Kon. Wilhelminalaan 35	4797 BN	Willemstad
M.A.Nouwen	Kon. Wilhelminalaan 38	4797 BP	Willemstad
Tonnie Reeders	Kon. Wilhelminalaan 39	4797 BN	Willemstad
Nicole van Alphen	Kon. Wilhelminalaan 41	4797 BN	Willemstad
Gerrit en Hanny Haverkamp	Kon. Wilhelminalaan 43	4797 BN	Willemstad
Aries Nieuwkerk	Kon. Wilhelminalaan 45	4797 BN	Willemstad
Maurits Malherbe	De Lierestraat 1	4795 BR	Willemstad
Natascha de Waard	De Lierestraat 9	4796 BR	Willemstad
Franklin Elgin	De Lierestraat 11	4797 BR	Willemstad
Marijke Oostdijk	De Lierestraat 11	4798 BR	Willemstad
Melvin Nieuwkoop en Wilma Everaard	De Lierestraat 13	4799 BR	Willemstad
Katja Hora en Arthur Baalman	Noordlangeweg 2	4797 SE	Willemstad
Simone Ketting	Noordlangeweg 6	4797 SE	Willemstad
Martien en Jeanette Fransen	Noordlangeweg 11	4797 SB	Willemstad
A.A. Klippel en R. Klippel	Noordlangeweg 12	4798 SB	Willemstad
Henny Roelse	Noordlangeweg 17	4799 SB	Willemstad
Sjaan van Exel	Steenpad	4797 SG	Willemstad
Belanghebbenden / ondertekenaars overige kernen Ruigenhilpolder			
Jolanda Kleinjan	Tonsedijk 1	4793 SB	Fijnaart
P. Van Merode	Tonsedijk 1	4793 SB	Fijnaart
Annemarie van Straaten-Hollestein	Tonsedijk 9	4793 SB	Zwingelspaan
Julia van Exel	Tonsedijk 15	4794 SB	Zwingelspaan
Michiel de Reus	Tonsedijk 13	4795 SB	Zwingelspaan
Martin Reedijk	Tonnekreek 16	4791 SE	Klundert

De email-bevestigingen van de ondertekening door belanghebbenden en medeondertekenaars zijn beschikbaar bij het bestuur van Hart voor Willemstad.

Bijlagen

Bijlagen zijn in aparte documenten opgenomen.

Bijlage 1: Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018-2028, zie:

<https://www.moerdijk.nl/Docs/2018/Verkeerveiligheidsplan%20Moerdijk%202018%202028.pdf>

Bijlage 2: Mail Weg Beheeradviseur wegen gemeente Moerdijk.
10 oktober 2024.

Bijlage 3: Beantwoording artikel 35 vragen van de heer J. Lems door gemeente Moerdijk.
3 oktober 2024, kenmerk 0108335 / 1312853.

Bijlage 4: Verkeerstelling bromfietzers en fietsers tussen Westmiddelweg en Grintweg.
Uitgevoerd door Meettel. Opdrachtgever gemeente Moerdijk.
27 mei tot 15 juni 2022.

Bijlage 5: Verkeersonderzoek Vakantiepark Bovensluis Willemstad. Uitgevoerd door
Goudappel.
Opdrachtgever Mulderblauw Architecten.
25 augustus 2021.

Bijlage 6: Overzicht wegkarakteristieken Ruigenhilpolder wegen en opmerkingen
bezwaarmakers.

Bijlage 7: Mail verkeerskundige gemeente Moerdijk met indicatie aantallen te verwachten
extra verkeersbewegingen a.g.v. vakantieparkuitbreiding.
29 maart 2024.

Bijlage 8: Brief Hart voor Willemstad naar College en Gemeenteraad Moerdijk.
30 september 2024.

Bijlage 9: Passages uit Verkeersveiligheidsplan 2018-2028 en Bestuursakkoorden 2022-2026 en
2024-2026.

Bijlage 10: Artikel De Telegraaf, met overzicht verkeerdoden 2007-2016 van Stichting
Wetenschappelijk onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
11 mei 2018.

Bijlage 11: Artikel BNDe Stem: geen verkeersplan Projectontwikkelaar SVE – Grootschalig
vakantiepark Bovensluis.
21 november 2023.

Bijlage 12: Beantwoording schriftelijke vragen van statenlid ChristenUnie-SGP
aanvraag Wnb recreatiepark Camping Bovensluis BV door Provincie Noord
Brabant.
5 maart 2024.