

j/Nummer: 2023-XX  
Betreft: De Bleek 25  
DD 23-12-2023  
Van Jan Vroomans, Politiek op Inhoud.

**Vraag 1:**

Is het college van mening dat er op De Bleek 25 ruimte is voor een tweede loods voor een opslag van agrarische producten?

Reactie:

De Gemeente heeft geen aanvraag ontvangen voor een tweede loods op het vlak van De Bleek 25. Daardoor hebben we nog niet integraal dit kunnen bespreken of behandelen. Voorstelbaarheid zal afhangen van de aanvraag en of dit voldoet aan de eisen die zijn gesteld in het bestemmingsplan buitengebied Gemert-Bakel of het Omgevingsplan.

**Vraag 2:**

Wat zou uitbreiding met een tweede loods betekenen voor de vervoersbewegingen?

Reactie:

De gemeente heeft hier momenteel geen zicht op, omdat we daarvoor te weinig informatie hebben. Er ligt geen aanvraag voor een tweede loods in welke hoedanigheid dan ook.

**Vraag 3:**

Kan het college bevestigen dat er nooit en te nimmer de mogelijkheid bestaat voor uitbreiding naar een tweede loods en hoe wordt dit geborgd?

Reactie:

Nee, het college kan niet bevestigen dat een ruimtelijke ontwikkeling nooit en te nimmer plaats kan vinden. Als het voldoet aan de vereisten in het bestemmingsplan c.q. Omgevingsplan, is een ontwikkeling mogelijk. Ook de Omgevingswet zal een 'ja, mits' houding met zich intrinsiek meebrengen.

**Vraag 4:**

Klopt de conclusie dat er in de onderbouwing gesproken wordt over 50 vervoersbewegingen per dag gedurende de oogsttijd september en oktober, maar dat hier dus niet de vervoersbewegingen voor het oogsten van uien in augustus is genoemd?

Reactie:

Nee, er wordt gesproken over 50 bewegingen per week, let op, dit is de piek in het oogstseizoen. Mochten er uien in augustus geoogst worden, dan zullen er vanzelf minder bewegingen zijn in september en/of oktober. (De opslagcapaciteit blijft gelijk, dus ook de vervoersbewegingen)

**Vraag 5:**

Indien nee, dan ontvangen we graag een duidelijke berekening van de opbouw van de vervoersbewegingen en op welke tijdstippen van de dag deze zullen plaatsvinden.

Reactie:

De opslagcapaciteit bedraagt ca. 6000 ton, een gemiddelde kipper bevat 25 ton. De hoofdoogst van uien vindt plaats in september, die van aardappelen in oktober. Dat neemt niet weg dat de opslagcapaciteit 240 kippers bedraagt. Deel je dit door 9 weken, dan zijn dit gemiddeld 26 kippers per week (5 per dag).

**Vraag 6:**

Indien ja, hoeveel vervoersbewegingen vinden er met trekker/kipper per dag plaats tijdens de oogsttijd van uien in augustus en overige maanden?

Reactie:

Zie antwoorden 4 en 5.

**Vraag 7:**

Indien ja, hoeveel bewegingen zijn er met vrachtauto's voor de afvoer van uien?

Reactie:

Afleveren van het product (uien en aardappelen) gaat middels vrachtauto's met een capaciteit van 35 ton.  $6000/35$  is 170 vrachten. Voor het berekenen van verkeersgeneratie bij opslagloodsen geldt een theoretische norm van het CROW van 3,9 tot 5,7 (ca. 4,5) voertuigbewegingen per dag per 100 m<sup>2</sup> bruto vloer oppervlak. Als je weet hoeveel oppervlakte er aan opslag is, ( $90 \times 32$  meter = 2880 m<sup>2</sup>) kan je zo uitrekenen hoeveel voertuigen ( $28.8 \times 4,5 = 130$  verkeersbewegingen) er in theorie per dag kunnen/mogen gaan rijden. Met name tijdens oogsttijden is dit geen irreële aanname.

**Vraag 8:**

Indien ja, heeft het college zelf ook een analyse gemaakt van de vervoersbewegingen of heeft het college de berekening van vervoersbewegingen door de initiatiefnemer 'klakkeloos' overgenomen?

Reactie:

We hebben geen analyse van de vervoersbewegingen gemaakt.

**Vraag 9:**

Graag ontvangen wij met betrekking tot de verwachte vervoersbewegingen de analyse die het college zelf heeft gemaakt.

Reactie:

Het College heeft geen eigen onderzoek hiernaar uitgevoerd. Dit is ook niet noodzakelijk.

**Vraag 10:**

Bij wie ligt de verantwoordelijkheid te controleren of gestelde vervoersbewegingen kloppen?

Reactie:

Het College maakt op basis van de voorhanden liggende informatie en de mogelijkheden uit het bestemmingsplan een afweging in het kader van goede ruimtelijke ordening.

**Vraag 11:**

Hoeveel verkeersbewegingen per dag vindt het College acceptabel en hoeveel per uur?

Reactie:

Het College heeft laten meewegen dat het plan gelegen is in het buitengebied op een agrarische bestemming. Een harde lijn in verkeersbewegingen is niet getrokken, al heeft het College aandacht voor het mobiliteitsvraagstuk van De Mortel in haar totaliteit en ook deze straat. Om die reden wordt er getracht met initiatiefnemer tot een verkeersroute te komen.

**Vraag 12:**

Hoeveel ton compost wordt er gedurende het jaar opgeslagen en hoeveel verkeersbewegingen levert dat op in welke periode?

Reactie:

Op dit moment zijn er geen concrete plannen hiervoor, compost dient als bodemverbeteraar en zou 1x per jaar op het land aangewend kunnen worden. De capaciteit van de sleufsilos bedraagt ca. 15 vrachten, dus eventueel 30 potentiële verkeersbewegingen per jaar.

**Vraag 13:**

Hoeveel ton B-kwaliteit aardappelen wordt hier opgeslagen en hoeveel verkeersbewegingen levert dat op in de oogsttijd en hoeveel bewegingen met vrachtwagens?

Reactie:

Streven is om de B-kwaliteit direct vanaf het veld af te leveren en niet tijdelijk op te slaan. De capaciteit van de sleufsilos bedraagt ca. 15 vrachten of 21 kippers, dus eventueel 72 potentiële verkeersbewegingen per jaar.

**Vraag 14:**

Hoeveel ton kan een trekker/kipper vervoeren?

Reactie:

We gaan uit van een gemiddelde inhoud van een trekker/kipper combinatie van 25 ton.

**Vraag 15:**

Hoeveel vervoersbewegingen zijn er nog te relateren aan mestopslag?

**Reactie:**

22 vrachten per jaar, dus 44 bewegingen.

In de voorwaarden van de regels betreffende de wijzigingsbevoegdheid van het vingerende bestemmingsplan (artikelen 3.6.2 j.o. 3.6.3. j.o. 4.8.1. j.o. 4.8.2. Bestemmingsplan buitengebied Gemert-Bakel) stelt sub h: er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de in geding zijnde belangen, waaronder die van omwonenden en omliggende (agrarische) bedrijven.

**Vraag 16:**

Kan de intensiteit van de verkeersbewegingen een factor/aantasting zijn van de in geding zijnde belangen van omwonenden? Zo nee: graag een toelichting. Zo ja: bij hoeveel verkeersbewegingen gedurende oogsttijd per dag vindt het college dat de belangen van omwonenden in het geding komt en waarop baseert u deze norm?

**Reactie:**

De intensiteit van verkeersbewegingen kan de facto een aantasting zijn van de in het geding zijnde belangen van omwonenden. Het college heeft hiertoe een afweging gemaakt waarin onder andere de huidige bestemming, zijnde die van een intensieve veehouderij, afgewogen tegen de wijziging van een akkerbouwbedrijf die nu voorhanden is. Voor de afweging kijkt het college naar het gehele concept van een goede ruimtelijke ordening. Het College heeft uiteindelijk geoordeeld dat het plan voldoet aan de regels en bevoegdheden die zijn gesteld in het bestemmingplan buitengebied Gemert-Bakel en daarmee dat de in geding zijnde belangen van omwonenden door sec dit plan niet onevenredig worden aangetast. Door weersinvloeden kan het zijn dat het gewas soms eerder of later geoogst moet worden. Krol Aardappelen streeft ernaar de werkzaamheden uit te voeren tussen 7.00 en 19.00uur, echter door weersomstandigheden kan dit incidenteel anders zijn. Moment afleveren product is mede afhankelijk van de houdbaarheid van het product. In bijlage 1 vindt je het bestand "verkeersbewegingen" zoals Krol deze tijdens de buurt dialoog gepresenteerd hebben conform spelregels voor het voeren van een zorgvuldige dialoog.

**Vraag 17:**

Heeft het College onderzocht welke overige belangen mogelijk worden geschaad en welke dat dan zijn?

**Reactie:**

Het instrument van de Omgevingsdialogoog wordt bij de gemeente aangehouden om van omwonenden in de straal van 500 meter in kaart te brengen welke belangen er zijn. Hierbij nemen we voor het gemak aan dat omwonenden in een straal van 500 meter ook daadwerkelijk belanghebbenden zijn. Dit geldt voor zowel omwonenden als omliggende bedrijvigheid.

**Vraag 18:**

Indien hier geen onderzoek naar is gedaan: hoe is het College dan tot haar conclusie gekomen dan de in geding zijnde belangen niet worden geschaad?

Reactie:

Niet van toepassing.

**Vraag 19:**

Heeft het college ook getoetst of de wijzigingsbevoegdheid van het college toepasbaar is bij deze ruimtelijke ontwikkeling?

Reactie:

Ja, we hebben getoetst aan de mogelijkheden uit het bestemmingsplan.

**Vraag 20:**

Politiek op Inhoud is van mening dat voor besluitvorming niet het College, maar de Raad bevoegd gezag is. Graag uw reflectie op ons standpunt.

Reactie:

Wij zijn van mening dat wij bevoegd zijn tot het voeren van de wijzigingsbevoegdheid voor de aangevraagde ontwikkeling. Er wordt immers voldaan aan de door de gemeenteraad gestelde voorwaarden conform spelregels voor het voeren van een zorgvuldige dialoog

**Vraag 21:**

Zijn de milieurechten/vergunningen al ingetrokken voor De Bleek 25 en per wanneer is het intrekken van de milieurechten gekoppeld aan het medewerking verlenen aan de beoogde ontwikkeling?

Reactie:

De vergunning voor het houden van dieren (melkrundvee, jongvee, vleesvarkens) is op 2 oktober 2012 geheel ingetrokken. Het is mogelijk dat er een agrarisch bedrijf zonder dieren is voortgezet na intrekking.

**Vraag 22:**

Indien de vergunning al is ingetrokken, welke milieuwinst wordt er gehaald met de beoogde ontwikkeling?

Reactie:

De activiteit akkerbouw / bewaarloods kan ook binnen de bestaande bestemming en aanduiding. Men heeft echter de vraag om de vorm van het bouwvlak te veranderen. Die mogelijkheid wordt onder voorwaarden geboden in het bestemmingsplan.

We zijn en blijven een gemeente met veel agrarische ondernemers welke we mogelijkheden willen blijven bieden voor de toekomst.

**Vraag 23:**

Klopt het dat het College voor de Omgevingsdialog een adreslijst van direct betrokkenen heeft opgesteld voor de initiatiefnemer en dat achteraf is gebleken dat deze lijst onvolledig was? Indien ja: graag een nadere uitleg. Wanneer is deze tekortkoming geconstateerd en over hoeveel adressen praten wij dan?

Reactie:

Het College heeft bij het principebesluit dialoogformulieren meegestuurd en daarbij aangegeven dat in een straal van 500 meter een dialoog met omwonenden dient te worden gevoerd. Daarbij heeft de gemeente naar aanleiding van een gesprek met omwonenden in de buurt verzocht een extra dialoog plaats te laten vinden, waarbij een cirkel van 500 meter is verstrekt met hierop een groot gedeelte van de adressen ter indicatie. Dat was geenszins bedoeld als exclusieve lijst. Er is geen tekortkoming geconstateerd, nu er bij ons geen aanwijzingen bekend zijn dat een omwonende niet de gelegenheid heeft gehad op één van de twee dialoogmomenten aanwezig te zijn of op een andere wijze in contact te komen.

**Vraag 24:**

Klopt het dat het college een huurovereenkomst heeft/had voor het opslaan van gemeentelijk groenafval op De Bleek 25?

Reactie:

Er is een overeenkomst in de zin van een opdrachtbrief van de Groenvoorziening.

**Vraag 25:**

Klopt het dat deze opslag illegaal was?

Reactie:

Ja.

**Vraag 26:**

Klopt het dat het College van deze illegaliteit op de hoogte was? Zo ja: hoelang?

Reactie:

Op het moment dat de opdracht werd verstrekt waren we daar niet van op de hoogte, tot we hierop werden geattendeerd door de omwonenden.

**Vraag 27:**

Hoelang heeft het College deze opslag gebruikt voor opslag van groenafval?

Reactie:

Vanaf 9 november 2020 tot 1 december 2023.

**Vraag 28:**

Wij wensen het rapport van de ODZOB Toezichttraject illegale mest- en groenafval De Bleek 25 te ontvangen.

Reactie:

De rapportage Bleek 25 van de ODZOB zit in de bijlage, deze is geanonimiseerd.

**Vraag 29:**

Graag ontvangen wij de huurovereenkomst voor de opslag van gemeentelijk groenafval op De Bleek 25.

Reactie:

Zie bijlage 3.

**Vraag 30:**

Klopt het dat het College kennis heeft dat op De Bleek 25 arbeidsmigranten zijn gehuisvest? Aan de hand van rapportage 'Aspectcontrole Agrarisch' kregen we het eerste signaal dat er arbeidsmigranten gehuisvest zaten.

Reactie:

Dit klopt. Daar hebben we toen direct actie (handhavingstraject) op ondernomen omdat daar geen vergunning voor was verleend.

**Vraag 31:**

Klopt het dat deze huisvesting in strijd is met het vastgestelde beleid en hiervoor geen vergunning aanwezig is / toestemming is verleend?

Reactie:

Deze huisvesting is in strijd met het beleid rondom huisvesting arbeidsmigranten, omdat hier geen vergunning voor verleend is.

**Vraag 32:**

Deelt u de mening van Politiek op Inhoud dat het College een actieve informatieplicht heeft richting de Raad?

Reactie:

Ja deze mening delen wij.

**Vraag 33:**

Deelt u de mening van politiek op de inhoud dat het College middels deze adviesnota is gewaarschuwd dat het dossier politiek gevoelig kan worden?

Reactie:

Ja, maar we zijn het oneens met de interpretatie die hieraan wordt gegeven. Zie onderstaand.

**Vraag 34:**

Waarom heeft het College de waarschuwing vanuit de ambtelijke organisatie niet ter harte genomen en de Raad actief geïnformeerd over dit dossier zoals het College wettelijk dient te doen?

Reactie:

De waarschuwing van de ambtelijke organisatie stond niet in een door het college behandeld stuk en inmiddels is het onderwerp behandeld in de raadsvergadering en in de raads werkgroep Omgevingswet.

**Vraag 35:**

Graag ontvangen wij m.b.t. het integraal advies het eindverhaal inclusief alle toevoegingen na 10 oktober 2023

Reactie:

Zie bijlage 2. Het integraal advies is na 10 oktober 2023 niet meer aangepast, omdat de wijzigingen daar niet om vroegen.

**Vraag 36:**

Idem de corresponderende aanpassingen vanuit de initiatiefnemer inclusief de tijdlijn wanneer deze stukken zijn aangeleverd.

Reactie:

Zie bijlagen 5, 6, 7 en 8. De aanleverdata staan in de eerste pagina's van het document aangegeven.

**Vraag 37:**



Op basis van welke uitgangspunten en welke toetsingen is voor het aspect verkeer en parkeren de conclusie getrokken 'verkeerskundig voorstelbaar'.

**Reactie:**

De conclusie voorstelbaar is getrokken op basis van het feit dat de omliggende wegen qua functie in staat zijn de hoeveelheid verkeer af te wikkelen. Het aantal totale aantal verkeersbewegingen voor een loods van deze omvang omvat ca. 130 per dag. Voor het berekenen van verkeersgeneratie bij opslagloodsen geldt een theoretische norm van het CROW van 3,9 tot 5,7 ( ca. 4,5) voertuigbewegingen per dag per 100 m2 bruto vloer oppervlak. Als je weet hoeveel oppervlakte er aan opslag is, (90 x 32 meter = 2880 m2) kan je zo uitrekenen hoeveel voertuigen (28.8 x 4,5 = 130 verkeersbewegingen waarvan 95% vrachtverkeer = 124 vrachtwagens) er in theorie per dag kunnen/mogen gaan rijden. Met name tijdens oogsttijden is dit geen irreële aanname.

De opgave van de initiatiefnemer sluit aan bij wat hij verwacht. De gemeente heeft de theoretische waarden gehanteerd.

**Vraag 38:**

Graag ontvangen wij alle relevante stukken / analyses waarop de conclusie verkeerskundig voorstelbaar is gebaseerd.

**Reactie:**

Publicatie ASVV CROW 4.4.1. Kencijfers hoofdgroep werken

	Verkeersgeneratie (per 100 m <sup>2</sup> bvo)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied bezoekers	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	2,2	3,9	2,7	4,4	3,2	4,9	3,9	5,7
Sterk stedelijk	2,4	4,1	3,0	4,7	3,6	5,3	3,9	5,7
Matig stedelijk	2,6	4,4	3,3	5,0	3,9	5,7	3,9	5,7
Weinig stedelijk	2,6	4,4	3,3	5,0	3,9	5,7	3,9	5,7
Niet stedelijk	2,6	4,4	3,3	5,0	3,9	5,7	3,9	5,7

*Opmerking*  
 Inclusief vrachtverkeer  
 Aandeel bezoekers: 5%

**Vraag 39:**

Wat zijn de breedte en lengte van de tractor / kippercombinaties die door initiatiefnemer gebruikt worden, welke variaties zijn hierin aanwezig en welke variaties zijn mogelijk?

**Reactie:**

Voor vrachtauto's en de hieraan gekoppelde aanhangwagens gelden de volgende wettelijke eisen (hoofdstuk 5, afdeling 3 bedrijfsauto's, Regeling voertuigen [5.31]):

Afmetingen:

Maximumlengte:

- motorvoertuig 12,00 meter;
- aanhangwagen 12,00 meter;
- geleed voertuig (trekker + oplegger) 16,50 meter;
- samenstel (bakwagen + aanhangwagen) 18,75 meter;
- oplegger: maximale afstand tussen pen en achterzijde 12,00 meter en maximale afstand kopstraat 2,04 meter;

Maximumbreedte (exclusief spiegels):

- voertuigen voor geconditioneerd vervoer 2,60 meter;
- alle andere soorten voertuigen 2,55 meter.

Maximumhoogte: alle soorten voertuigen 4,00 meter.

**Vraag 40:**

Idem voor het vrachtverkeer dat de aardappelen en uiten afvoeren?

Reactie:

Zie bovenstaand.

**Vraag 41:**

Wat is de totale wegbelasting in gewicht voor de betreffende zware vervoersbewegingen en combinaties?

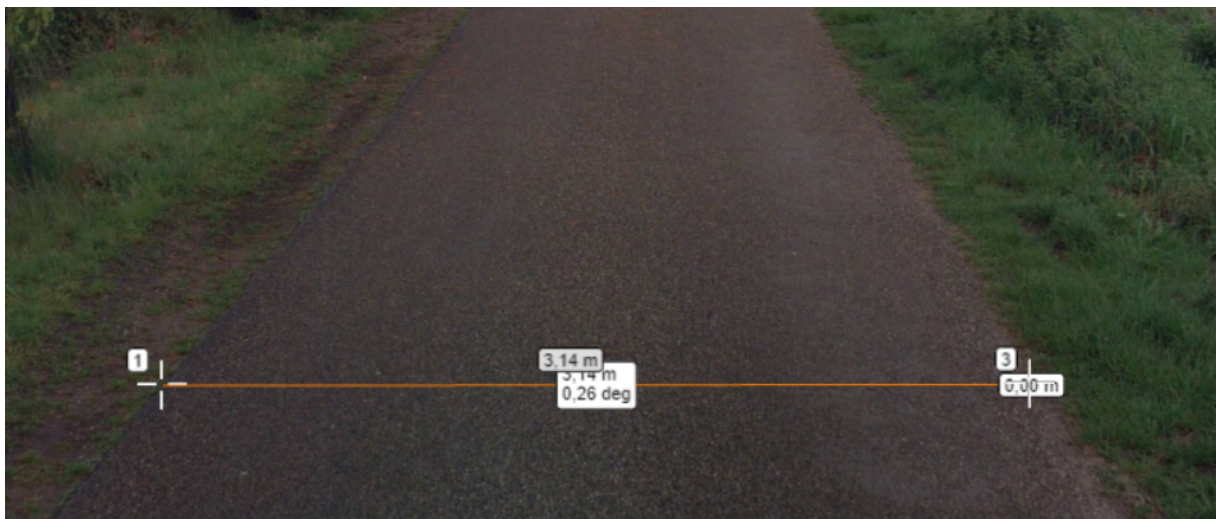
Reactie:

Voor een enkele as mag de aslast niet meer bedragen dan 12.000 kilogram;  
Maximale massa 50.000 kilogram.

**Vraag 42:**

Hoe breed is het wegdek van De Bleek?

Reactie:



#### **Vraag 43:**

Welke categorisering hebben het wegdek van De Bleek, Leewerikweg, Nachtegaallaan, Koekoekweg en De Smagt (allen ontsluitingswegen)? Graag per weg aangeven.

#### **Reactie:**

- De Bleek, erftoegangsweg buiten kom
- De Bleek, erftoegangsweg binnen kom
- Leeuwerikweg, erftoegangsweg buiten kom
- Leeuwerikweg, (ontwikkeling) bedrijvenweg binnen kom
- Nachtegaallaan, onverhard, erftoegangsweg buiten kom
- Nachtegaallaan, verhard, erftoegangsweg buiten kom
- Koekoekweg, erftoegangsweg buiten kom
- De Smagt, erftoegangsweg binnen kom

#### **Vraag 44:**

Zijn deze wegen geschikt voor intensief gebruik door zwaar verkeer? Waaruit blijkt dat per weg en welke normen worden hierbij gehanteerd?

#### **Reactie:**

Van intensief gebruik door zwaar verkeer kan geen sprake zijn bij de aanwezige- en nieuwe ontwikkelingen. De bedrijfsactiviteiten geven geen aanleiding om te verwachten dat de onder vraag 41 genoemde aslasten worden overschreden.

#### **Vraag 45:**

Voldoen De Bleek, Nachtegaallaan, Koekoekweg, Leeuwerikweg en De Smagt als het gaat om de toename van het zware vrachtverkeer door het plan in relatie tot de navolgende aspecten:

#### **Reactie:**

- **Verkeersveiligheid**

Ja, hoewel het niet voor de hand ligt De Smagt door verkeer vanaf de ontwikkeling zal worden gebruikt. De Leeuwerikweg en Nachtegaallaan die richting Bakel of de Peeldijk ontsluiten zijn aantrekkelijker dan deze woonstraat met een 30 km-regiem..

#### **Reactie:**

- **Functionaliteit**

Ja, met uitzondering van de wegvakken waaraan nog geen bermverharding is toegepast.

#### **Reactie:**

- **Biomechanica / technisch (afstemming vna snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers).**

Ja, de aanwezigheid van groter- agrarisch gerelateerd transport is passend op wegen in het buitengebied. Dat is mede reden dat het snelheidsregiem op deze wegen 60 km/uur is.

Reactie:

- **Psychologica (afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers; bijv. kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen).**

Ja, de aanwezigheid van groter- agrarisch gerelateerd transport is passend op wegen in het buitengebied. Dat is mede reden dat het snelheidsregiem op deze wegen 60 km/uur is.

Reactie:

- **Graag een onderbouwing per weg.**
- De Bleek, erftoegangsweg buiten kom is deels voorzien van bermverharding. Aan het deel richting Koekoekweg ontbreekt deze nog.
- De Bleek, erftoegangsweg binnen kom is voorzien van bermverharding die het incidenteel uitwijken naar de berm veilig mogelijk maakt.
- Leeuwerikweg, erftoegangsweg buiten kom, hieraan ontbreekt nog bermverharding die veilig uitwijken naar de berm mogelijk maakt.
- Leeuwerikweg, (ontwikkeling) bedrijvenweg binnen kom, dit wegvak wordt veranderd zodat er bedrijfspercelen kunnen worden ontsloten
- Nachtegaallaan, onverhard, erftoegangsweg buiten kom, een zandweg die niet berijdbaar is voor andere- dan agrarische- en bosbouwvoertuigen
- Nachtegaallaan, verhard, erftoegangsweg buiten kom, dit wegvak ontsluit richting de Dr de Quaayweg en is voorzien van bermverhardingen die veilig uitwijken naar de berm mogelijk maken
- Koekoekweg, erftoegangsweg buiten kom, een wegvak aan één zijde voorzien van bermverharding
- De Smagt, erftoegangsweg binnen kom, een reguliere woonstraat

**Vraag 46:**

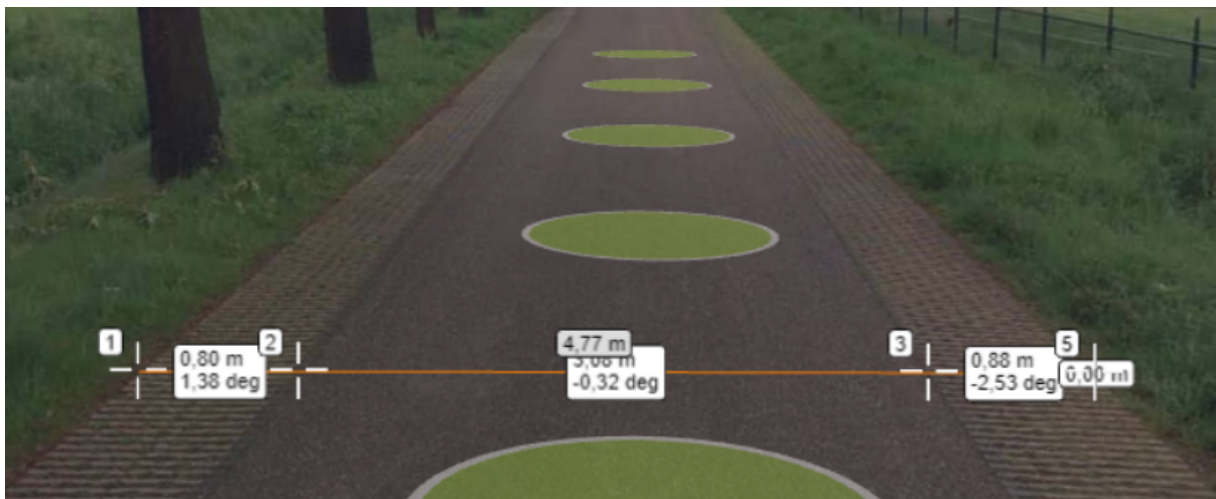
Kunnen een tractor / kippercombinatie en tegenligger (bijv. auto, vrachtauto, fietser) elkaar op De Bleek, Leeuwerikweg, Nachtegaallaan, Koekoekweg en De Smagt overal veilig passeren? Graag per weg aangeven. Is hier een onderbouwing van beschikbaar?

Reactie:

- De Bleek, buiten kom, is deels voorzien van bermverharding.
- De Bleek, buiten de kom, aan het deel richting Koekoekweg ontbreekt deze nog. Grotere voertuigen kunnen elkaar, zij het incidenteel, passeren over de onverharde berm.



- De Bleek, erftoegangsweg richting de kom is grotendeels voorzien van bermverharding die het incidenteel uitwijken naar de berm veilig mogelijk maakt. Niet alleen grotere voertuigen kunnen elkaar passeren, ook voor fietsers biedt dit profiel voldoende ruimte. De bermverharding zou nog verder door moeten worden getrokken om dit over de volledige lengte te verzorgen



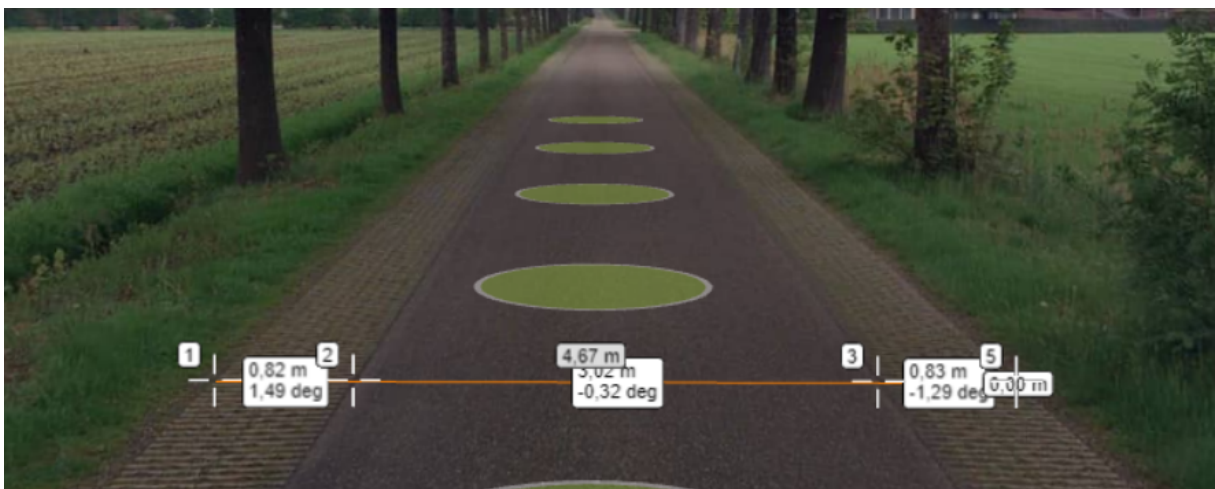
- Leeuwerikweg, zowel binnen als buiten kom, is 'stuk', hieraan ontbreekt nog bermverharding die veilig uitwijken naar de berm mogelijk maakt. Het passeren is mogelijk, maar nog niet 'beveiligd' met bermverharding



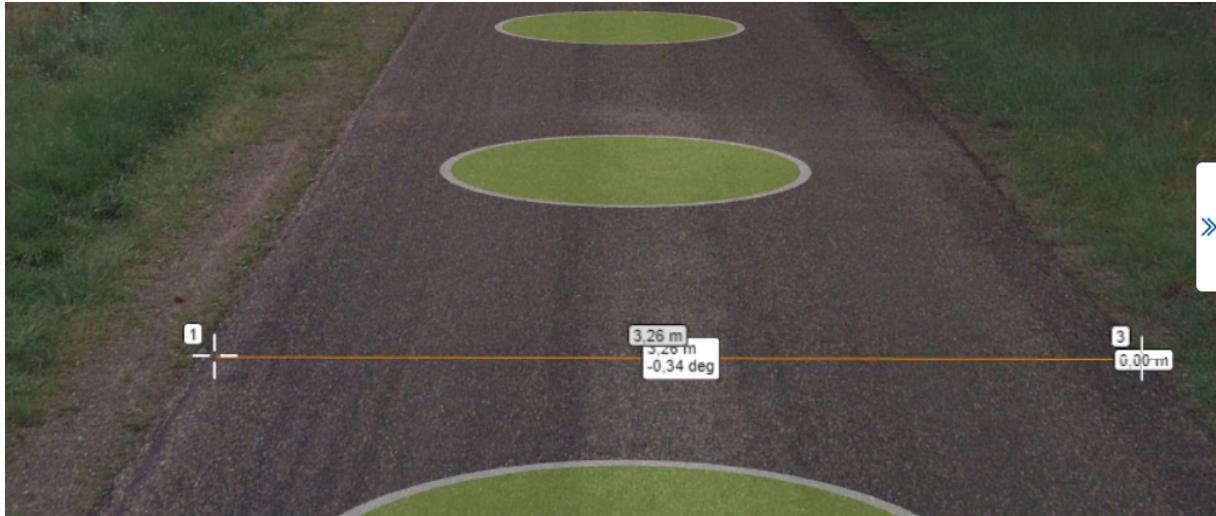
- Nachtegaallaan, onverhard, erftoegangsweg buiten kom, een zandweg die niet berijdbaar is voor andere- dan agrarische- en bosbouwvoertuigen die elkaar, gettel het incidenteel gebruik, nauwelijks hoeven te passeren



- Nachtegaallaan, verhard, erftoegangsweg buiten kom, dit wegvak ontsluit richting de Dr de Quaayweg en is voorzien van bermverhardingen die veilig uitwijken naar de berm mogelijk maken



- Koekoekweg, erftoegangsweg buiten kom, een wegvak aan één zijde voorzien van bremverharding wordt zeer beperkt bereden. De staat van onderhoud van de bermen en de bermverharding bieden voldoende veiligheid bij het passeren



- De Smagt, erftoegangsweg binnen kom, een reguliere woonstraat waar fietsers veilig zijn



**Vraag 47:**

Is het plan getoetst aan het verkeersveiligheidsplan/kader van Gemert-Bakel? Indien niet: waarom niet? Indien wel: wat zijn hiervan de resultaten?

**Reactie:**

Dergelijke plannen worden nooit getoetst aan verkeersveiligheidsplannen of verkeersveiligheidskaders. Wegen dienen verkeersveilig te worden aangelegd voor het gebruik dat eraan wordt toegekend. De wegbeheerder is aanspreekbaar op de benodigde verharding en onderhoudstoestand van de verhardingen en bermen..

**Vraag 48:**

Hoe verhoudt de toename van het zware verkeer zich tot de resultaten uit de enquête die is uitgevoerd m.b.t. Duurzaam Veilig? Hieruit blijkt dat verkeersveiligheid al enorm onder druk

staat in De Mortel. Op welke wijze zijn deze meegenomen in de beoordeling van de plannen en besluitvorming? Indien niet: waarom niet?

Reactie:

Een theoretische toename van 130 voertuigbewegingen per dag is beperkt waarneembaar binnen het totale aantal van ca 2.100 voertuigen dat dagelijks door De Mortel rijdt. Agrarische- en/of transportvoertuigen voor agrarische bedrijven is gemeengoed in het straatbeeld van agrarische gemeenschappen.

**Vraag 49:**

Is in de beoordeling van de verkeersveiligheid gekeken naar de impact voor kwetsbare verkeersdeelnemers en in het kader van veilige sport- en schoolroutes? Temeer nu dit ook in het coalitieakkoord van het College als extra aandachtspunt staat. De toename van het zware vrachtverkeer komt namelijk zowel langs de school in de Mortel als het sportpark (de Smagt).

Reactie:

Nee, gelet de locatie en impact is niet specifiek gekeken naar de impact op kwetsbare verkeersdeelnemers en sport- en schoolroutes. We hebben oog voor de zorgen over de mobiliteit in De Mortel en daarom is de voorwaarde aan het wijzigingsplan opgenomen dat er een verkeersroute tussen de gemeente en initiatiefnemer wordt opgesteld met inachtneming van de bezwaren uit de buurt.

**Vraag 50:**

Is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd ten behoeve van de beoorde ontwikkeling? Indien niet: waarom niet?

Reactie:

Nee, er is geen onderzoek gedaan naar verkeerslawaaï. Dit was volgens ons niet nodig omdat het type voertuigen overeen komt met het huidige gebruik en de afstand tot de bebouwing verandert niet.

**Vraag 51:**

Is bij de beoordeling van het plan rekening gehouden met de ontwikkeling / bestemmingsplan De Mortel-Zuidrand met Woon-Werklocaties aan de Leeuwerikweg? Dit plan heeft eveneens een toename van (zwaar) verkeer tot gevolg en daarbij is uitgegaan van een bepaalde intensiteit van verkeer. Indien niet: waarom niet. En wat betekent dit dan voor het plan Mortel-Zuidrand?

Reactie:

Het effect van de vormverandering van het bouwvlak is verwaarloosbaar in relatie tot deze ontwikkelingen.



**De vragen 52, 53 en 54 horen bij bijlage III.**

**Vraag 52:**

Vindt u de opnames die wij gemaakt hebben van de Kampen een voorbeeld van een verkeersveilige situatie?

Reactie:

Ja, in zoverre dat de opnamen achterstallig onderhoud van bermen laten zien. Bij berijdbare bermen zou er geen sprake van verkeersonveiligheid hoeven zijn.

**Vraag 53:**

Kan deze situatie ook ontstaan voor De Bleek?

Reactie:

Ja, maar ook zonder de ontwikkeling kan deze situatie ontstaan als er geen onderhoud plaatsvindt.

**Vraag 54:**

Neemt het College maatregelen om het kapotrijden van bermen bij De Bleek te voorkomen? Graag uitleggen welke maatregelen dat zijn.

Reactie:

Als er schade ontstaat, zal er onderhoud worden uitgevoerd. Indien dit meer structureel wordt, dan zal dat overeenkomen met de bermverhardingen elders in De Bleek.

**Vraag 55:**

Graag ontvangen wij een kaart waarin de gronden die initiatiefnemer gebruikt plus de verwerkingslocaties staan ingetekend.

Reactie:

Omdat de familie Krol gronden huren voor aardappelteelt en dit ieder jaar andere percelen zijn en om privacy redenen (afnemers, grondeigenaren en concurrentie) kunnen zij deze niet delen. Wel kunnen we laten zien in welk gebied Krol op dit moment actief is, in bijlage 4 vindt u een schematische tekening, de groene cirkel is ons werkgebied, de rode stippen de twee locaties van Krol.

**Vraag 56:**

Hoe verhoudt deze agro-industriële ontwikkeling met al zijn bebouwing en verkeersbewegingen zich tot het streven naar natuurontwikkeling, recreatie etc. in het beoogde Geopark?

Reactie:

In het Geopark Peelhorst en Maasvallei gaan we voor een vitaler landschap en groei in het toeristisch-recreatieve domein. De bijzondere ondergrond gaan we behouden, herstellen en benutten. En we zoeken naar bijzondere manieren om de breuken en haar invloedssfeer te beleven. Deze ontwikkeling vormt geen bedreiging voor de ambities en plannen voor de doorontwikkeling van het Geopark.

**Vraag 57:**

Is er een MER-beoordeling gedaan? Indien niet, waarom niet, indien ja, dan ontvangen wij deze graag ter beoordeling.

Reactie:

Voor het antwoord op deze vraag wachten we op antwoord van de Odzob.

Bijlage III Beelden wegdek De Kampen Gemert



■ Einde