



RD2600121

Datum raadsvergadering : 25 juni 2026
Portefeuillehouder : Wethouder M.H.H.I. Remery
Onderwerp : Herstelbesluit tot onttrekking aan de openbaarheid van een gedeelte van de Van Heemskerckstraat in Dinteloord, waaronder een vrachtwagenparkeerterrein.

1. Beslispunten

Aan de raad wordt voorgesteld:

Om het bijgevoegde herstelbesluit tot onttrekking aan de openbaarheid vast te stellen met de volgende inhoud:

- a. het geven van een nieuwe aanvullende motivering in het algemeen voor de op het bedrijventerrein Molenkreek I (Molenkreek I = Van Heemskerckstraat, even zijde Karel Doormanstraat 2 t/m 10, Wipmolen oneven zijde Stellingmolen oneven zijde, + adres Groeneweg 1), gevestigde ondernemers en een specifieke motivering voor de individuele bedrijven die een beroep hebben ingediend bij de rechtbank in het bijzonder. Hierbij een onderscheid te maken tussen de belangenafweging voor het onttrekken aan de openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein en het onttrekken aan de openbaarheid van het weggedeelte.
- b. te concluderen dat trekkers met een oplegger met starre assen van een lengte van 22 meter zonder vergunning toegang hebben tot het bedrijventerrein Molenkreek I (artikel 5.18.13, Regeling voertuigen eerste lid aanhef en onder b). Dit in tegenstelling tot de aannames waarop het oorspronkelijke besluit van 26 september 2024 was gebaseerd.
- c. te komen tot een aanpassing van de voorgenomen hoofduitgangspunten van de weginrichting op basis van de nieuwe bij dit besluit bijgevoegde tekening, bijlage 3, omdat voertuigen met een lengte van 22 meter genoemd onder b, zonder een vergunning over de wegen en straten kunnen rijden in Dinteloord.
- d. te bepalen dat de bijlage 1 t/m 7 onderdeel uitmaken van het besluit.
Bijlage 1: Tussenuitspraak rechtbank Zeeland West-Brabant 6 mei 2026
Bijlage 2: Aanwijzingsbesluit artikel 5:8 APV gemeente Steenbergen.
Bijlage 3: Aanpassingsvoorstel verkavelingsvoorstel van het onderdeel herinrichting van de openbare ruimte in het plangebied, waaronder de wegen rekening houdend met draaicurves van vrachtwagencombinaties met oplegger vaste as met maximale lengte van 22 meter. Tekeningen met de draaicurves ingetekend en één zonder de ingetekende draaicurves.
Bijlage 4: Detailuitwerking draaicurves vrachtwagencombinatie met opleggers met vaste as met maximale lengte van 22 meter in nieuwe situatie.
Bijlage 5: Huidige situatie onmogelijkheden tot inrijden vrachtwagens aan de Van Heemskerckstraat 29 A t/m C
Bijlage 6: Luchtfoto's en kadastrale situaties van de eigenaren van bedrijfslocaties die beroep hebben ingesteld (eisers 1 en 2).
Bijlage 7a: Reacties van eisers 1 en 2 met informatie over de bedrijfsvoering (2x d.d. 29 mei 2026 en 15 juni 2026).
Bijlage 7b: Gemeentelijk standpunt over de door eisers toegestuurde informatie d.d. 29 mei 2026 en 15 juni 2026).

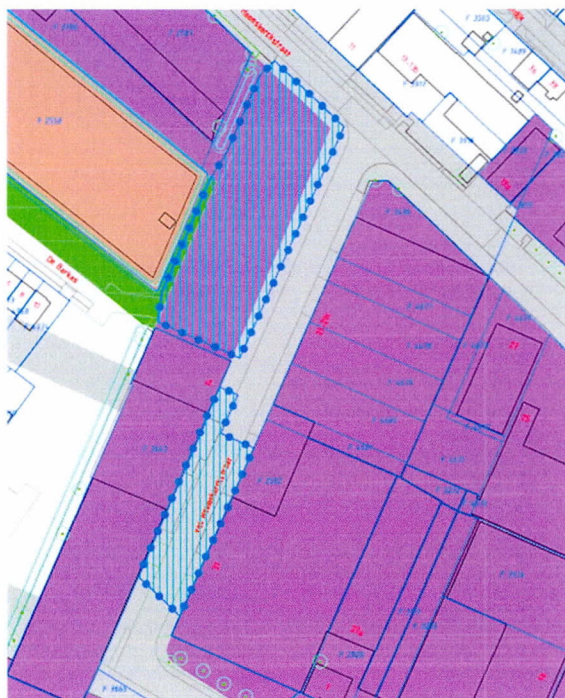
2. Samenvatting

- Bij besluit van 28 september 2023 heeft de raad een gedeelte van de Van Heemskerckstraat in Dinteloord, waaronder een vrachtwagenparkeerterrein, aan de openbaarheid onttrokken.
- Bij besluit van 19 april 2024 heeft de rechtbank de beroepen tegen dit besluit gegrond verklaard, dit besluit vernietigd en de raad opgedragen een nieuw besluit te nemen met inachtneming van deze uitspraak.
- Uw gemeenteraad heeft op 26 september 2024 een nieuw besluit genomen waarbij wederom met een aangepaste motivering een gedeelte van de Van Heemskerckstraat waaronder het vrachtwagenparkeerterrein aan de openbaarheid is onttrokken. Tegen dit besluit is wederom door twee appellanten/eisers een beroep ingesteld.
- Op 26 juni 2025 heeft een zitting plaatsgevonden bij de rechtbank. Na een schorsing van de zitting is op 6 mei 2026 een tussenuitspraak gedaan door de rechtbank (bijlage 1). In deze tussenuitspraak geeft de rechtbank uw raad de mogelijkheid om met inachtneming van de uitspraak van de rechtbank een nieuw zogenaamd herstelbesluit te nemen.
- Het herstelbesluit dient betrekking te hebben op de volgende punten, die samenhang met elkaar hebben:
 1. Voor het onttrekken aan de openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein:
Het inzichtelijk maken van de gevolgen voor de bedrijfsvoering van de individuele bedrijven door het maken van een inventarisatie van de belangen op individueel bedrijfsniveau en deze mee te laten wegen in de motivatie van de totale belangenafweging en op te nemen in het herstelbesluit.
 2. Voor het onttrekken aan de openbaarheid van het weggedeelte
Inventarisatie van de belangen op individueel bedrijfsniveau van de feitelijke bereikbaarheid van vrachtautocombinaties met verschillende lengtes door deze belangen mee te laten wegen in de motivatie van de totale belangenafweging in het herstelbesluit. Dit door rekening te houden met de toegankelijkheid van de bedrijven voor vrachtautocombinaties tot 22 meter (= Totale lengte trekker met oplegger met starre as). Voor de adressen Van Heemskerckstraat 29 A t/m C wordt ook aandacht gevraagd voor de inrijdbaarheid van de genoemde loodsen voor diverse vrachtwagencombinaties.
- Met dit raadsvoorstel wordt beoogd om het eerder genomen besluit te herstellen op de punten zoals genoemd door de rechtbank.

3. Achtergrond

De Wegenwet

- Op grond van de Wegenwet, artikel 9, eerste lid kan een weg of weggedeelte aan de openbaarheid worden onttrokken. In dit geval is het wenselijk in het algemeen belang om het vrachtwagenparkeerterrein aan de openbaarheid te onttrekken om het aantal aan- en afvoerbewegingen van vrachtwagens te reduceren in de kern van Dinteloord. Het gaat hier om het noordelijke gedeelte, zie print uit de kaart behorende bij het onttrekkingsbesluit aan de openbaarheid van 26 september 2024, op de volgende pagina.



- Naast het vrachtwagenparkeerterrein wordt ook een gedeelte van de doorgaande weg van de Van Heemskerckstraat aan de openbaarheid onttrokken op grond van artikel 9, eerste lid van de Wegenwet. Het zuidelijke gedeelte zoals aangegeven op bovenstaande kaart behorende bij het onttrekkingsbesluit van 26 september 2024.

Waarom dit gedeelte?

Het is wenselijk om het vrachtverkeer dat in de toekomst nog rijdt naar de bestaande bedrijven aan de Van Heemskerckstraat zoveel als mogelijk te scheiden van het nieuwe woongebied. In samenhang met het verleggen van de weg was/is het ook noodzakelijk om een gedeelte van de bestaande van Heemskerckstraat aan de openbaarheid te onttrekken. Dit kan alleen als duidelijk is dat vrachtwagens nog wel bij de bedrijfsgebouwen kunnen komen om te laden en lossen. Dit was en is nog altijd het uitgangspunt.

Het bestemmingsplan

Door het onttrekken van de openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein en het weggedeelte ontstaat er ruimte om woningen te bouwen. Om woningbouw juridisch mogelijk te maken, is het bestemmingsplan Van Heemskerckstraat/ Karel Doormanstraat vastgesteld op 28 september 2023. Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk. Het gehele bestemmingsplan dus ook buiten het aan de openbaarheid te onttrekken gebied, biedt de mogelijkheid voor het bouwen van 59 woningen.

Artikel 5:8 Algemene Plaatselijke Verordening (relevant voor het onttrekken aan de openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein)

Op 17 november 2015 is door het college van burgemeester en wethouders het aanwijzingsbesluit parkeren grote voertuigen op grond van artikel 5:8 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) genomen. In dit aanwijzingsbesluit (bijlage 2) is bepaald dat er binnen de gehele gemeente een verbod geldt voor het parkeren van vrachtwagens in de openbare ruimte. Er zijn in de gemeente twee locaties aangewezen waar parkeren van vrachtwagens wel mogelijk is.

In de kern Steenberg en op de bedrijventerreinen Reinierpolder I en II en in Dinteloord op het bedrijventerrein Molenkreek, inclusief het vrachtwagenparkeerterrein aan de Van Heemskerckstraat. Het meest wenselijke voor het realiseren van de beleidsdoelstelling was geweest, om los van de noodzakelijke procedure tot onttrekking van de openbaarheid, het aanwijzingsbesluit aan te passen zodat vrachtwagens nu al niet meer in Dinteloord zouden kunnen parkeren. Na overleggen tussen de verantwoordelijke wethouder Verkeer met een 8-tal Dinteloordse vrachtwagenchauffeurs op 23 september 2022 en een vervolgoverleg op 11 januari 2023 is als tegemoetkoming naar de vrachtwagenchauffeurs afgesproken dat het vrachtwagenparkeerterrein pas wordt opgeheven als het bestemmingsplan onherroepelijk is. Deze toezegging vanuit het college aan de vrachtwagenchauffeurs is vastgelegd in het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en in het raadsbesluit tot het onttrekken aan de openbaarheid van 24 september 2024. Zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is, wordt het aanwijzingsbesluit op grond van artikel 5:8 van de APV aangepast zodat in geheel Dinteloord vrachtwagen parkeren niet meer mogelijk is in de openbare ruimte. Dit betreft geen raadsbevoegdheid maar een collegebevoegdheid.

Regeling voertuigen (relevant voor onttrekken aan de openbaarheid van het weggedeelte)

In artikel 5.8.13, eerste lid aanhef en onder b Regeling voertuigen is een uitzondering op de standaard toegestane afmetingen opgenomen tot een maximum van 22 meter (zie ook de tekst van de samenvatting). Hiermee is in dit voorstel rekening gehouden waardoor het mogelijk is om een gedeelte van de Van Heemskerckstraat aan de openbaarheid te onttrekken. De regeling voertuigen is alleen relevant voor het onttrekken van een gedeelte van de nu nog openbare weg van de Van Heemskerckstraat en niet voor het vrachtwagenparkeerterrein.

Rijcurves voor vrachtwagens (relevant voor onttrekken aan de openbaarheid van het weggedeelte)

Rijcurves voor vrachtwagens tonen het benodigde ruimtegebruik, de draaicirkel en bochtstralen van een voertuig in bochten en bij manoeuvres. Deze computersimulaties zijn een belangrijk hulpmiddel om te bepalen of een vrachtwagen veilig door straten, bochten, rotondes of inritten kan rijden. Rijcurves zijn redelijke conservatief opgesteld (over gedimensioneerd). Dit is gebruikelijk omdat dit tot gevolg heeft dat ontwerpen van bochten en/of inritten veilig worden opgesteld. In de praktijk is het dus vaak mogelijk dat voertuigen de bochten wel kunnen nemen.

Bij het besluit van 24 september 2024 tot het onttrekken aan de openbaarheid en de gemaakte voorlopige inrichtingsschets van de openbare ruimte in het nieuw te ontwikkelen plangebied voor woningbouw zijn we voor de nieuw in te richten weg onterecht uitgegaan van de rijcurves van een maximale vrachtwagencombinaties van 18,75 meter (bakwagen met wipkar).

De nieuwe inrichting van de wegen is relevant voor de bedrijven op het bedrijventerrein Molenkreek I omdat de toegankelijkheid van de bedrijven voor vrachtwagens geborgd moet zijn en het streven erop gericht is om dit zo verkeersveilig mogelijk te doen. In dit voorstel is daarom rekening gehouden met de rijcurves van vrachtwagencombinaties van maximaal 22 meter lengte (trekker met oplegger starre as van 22 meter).

Verkavelingsplan van Heemskerckstraat

Ten behoeve van de nieuwe planontwikkeling is een verkavelingsplan gemaakt met daarbij in opgenomen een voorlopige inrichting van de openbare ruimte. Het gebied voor de herinrichting

van de nieuwe openbare ruimte is ruimer dan de begrenzing van het in september 2023 vastgestelde bestemmingsplan Van Heemskerckstraat/ Karel Doormanstraat. Dit is gedaan vanuit puur praktische uitvoeringstechnische en financiële overwegingen. De bestrating in het plangebied en de aangrenzende openbare ruimte moet worden vervangen. Deze reguliere onderhoudsopgave wordt nu gecombineerd met de aanleg van de nieuwe wegen en tegelijkertijd een beperkte herinrichting van de aansluitende openbare ruimte buiten de bestemmingsplangrenzen van het plangebied, door o.a. de aanleg van extra parkeerplaatsen en extra groen.

Belangrijk hierbij is om te weten dat het inrichten van de openbare ruimte zolang de bestemming voldoet, een zogenaamde feitelijke handeling is, waartegen geen bezwaar of beroep open staat op grond van het bestuursrecht. Dit wil niet zegen dat een bedrijf of burger geen rechten heeft als een gemeente de openbare ruimte aanpast. Als een bedrijf bijvoorbeeld door de nieuwe inrichting niet meer bereikbaar is, kan er sprake zijn van onrechtmatig overheidshandelen. Hiervoor staat een privaatrechtelijke rechtsgang open. Desondanks is de inrichting van de openbare ruimte nu wel van belang voor dit bestuursrechtelijke besluit. Doordat uw gemeenteraad een gedeelte van de weg aan de openbaarheid onttrekt is het noodzakelijk om aan te tonen dat de bedrijven bereikbaar blijven en niet onevenredig worden benadeeld. De aanleg en de wijze waarop de nieuwe wegen worden heringericht zijn het gevolg van het onttrekkingsbesluit.

Het is aan uw gemeenteraad om aan te tonen dat de inrichting van de nieuwe wegen/straten de bereikbaarheid van de bedrijven voldoende wordt gewaarborgd, waardoor er geen sprake is van onevenredige benadeling.

Opdracht rechtbank tot inzichtelijk maken gevolgen voor de bedrijven op individueel niveau en dit mee te nemen in de motivering van het besluit

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan en het besluit tot onttrekking aan de openbaarheid in september 2023 zijn er bedrijfsbezoeken gedaan door een gemeenteambtenaar en een extern adviseur. De resultaten van deze bedrijfsbezoeken zijn vastgelegd in inventarisatieformulieren en geaccordeerd door zowel gemeente als de eigenaren van de bedrijfsgebouwen en maken onderdeel uit van het vastgestelde bestemmingsplan, bijlage 14 akoestische onderzoeken inrichtingslawaaï van het bestemmingsplan, samengevat in dit raadsvoorstel per bedrijf.

Deze inventarisatieformulieren hebben we nu ook gebruikt voor de onderbouwing en motivering van dit voorgestelde herstelbesluit. Daarnaast hebben we via luchtfoto's de feitelijke situatie, oppervlakte van het totale bedrijfsperceel en onbebouwd en bebouwd gedeelte inzichtelijk gemaakt en gebruik gemaakt van de informatie vanuit eisers die in de beroepschriften zijn aangegeven.

Omdat we nu een aantal jaren verder zijn hebben we via de advocaten gevraagd of er zaken in de tussentijds gewijzigd zijn. Hierop zijn reacties binnengekomen op 29-05-2026 (bijlage 7a) en op 15-06-2026 (bijlage 7a). Deze door de eisers zelf aangegeven gewijzigde omstandigheden zijn meegenomen in dit raadsvoorstel. In de reacties stonden echter ook zaken genoemd die of een herhaling van het beroep zijn of geen betrekking hebben op het herstelbesluit. In de bijlage 7b behorend bij het raadsbesluit wordt apart ingegaan op de reacties en o.a. toegelicht waarom onderdelen van de binnengekomen reacties niet juridisch kunnen worden beoordeeld in het kader van dit herstelbesluit.

4. Beoogd effect

- a. Het beoogd effect van het besluit tot het onttrekken aan de openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein is het beëindigen van het vrachtwagen parkeren midden in de bebouwde kom van Dinteloord en daarmee ook het terugdringen van de vrachtwagenbewegingen in de kern.
- b. Het beoogd effect van het onttrekken aan de openbaarheid van het weggedeelte aan de Van Heemskerckstraat is het tegengaan van vrachtwagenverkeerbewegingen dwars door een woonwijk. De nieuwe weg komt tussen de nog bestaande bedrijven en de nieuwe woonwijk te liggen. De nieuwe weg vervangt het weggedeelte dat aan de openbaarheid wordt onttrokken.
- c. Randvoorwaarde voor het bereiken van deze effecten is wel dat de inrichting van de openbare ruimte zodanig gaat plaatsvinden dat de bedrijven toegankelijk blijven.

5. Argumenten

Onderstaand vindt u in eerste instantie de belangenafweging in het algemeen. Daarna wordt individueel (een vrachtwagenchauffeur, meerdere bedrijven en eigenaren van bedrijfspand) hebben beroep ingesteld tegen het oorspronkelijke besluit) in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor hen van het voorgestelde besluit tot onttrekking aan de openbaarheid.

Voor de volledigheid is ten slotte in beeld gebracht wat de gevolgen kunnen zijn voor alle andere bedrijven die gevestigd zijn op het bedrijventerrein Molenkreek I.

Bij deze motivering is een onderscheid gemaakt tussen de onttrekking van de openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein en het weggedeelte.

Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid vrachtwagenparkeerterrein versus algemene bedrijfsbelangen:

- a. Doel:

Het opheffen van het parkeerterrein aan de openbaarheid en daarmee samenhangend ook al het voornemen tot het instellen van een parkeerverbod voor vrachtwagens in heel Dinteloord heeft tot doel om de vrachtwagenbewegingen in de kom van Dinteloord en de parkeerdruk af te laten nemen. De huidige bezetting is erg hoog en op elke onderzoeksdag komt ten minste de helft van de vrachtwagens van elders uit Nederland of uit het buitenland (*bron: Rapport Mobycon datum 18 juli 2024, parkeeronderzoek vrachtwagenparking Van Heemskerckstraat Dinteloord dat deel uitmaakt van het oorspronkelijke besluit onttrekking openbaarheid d.d. 28 september 2024*).

Handhaven van het vrachtwagenparkeerterrein is onwenselijk omdat een vrachtwagenparkeerplaats in het algemeen en zeker een vrachtwagenparkeerplaats met een dergelijke grote bezetting niet thuishoort in de bebouwde kom vanwege de sterk verkeer aantrekkende werking. Het past daarnaast niet in het streefbeeld opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Steenbergen van 31 mei 2012, geactualiseerd in 2019 om het gebied van het bedrijventerrein Molenkreek I geleidelijk te transformeren naar een woongebied. De vaststelling van het bestemmingsplan Van Heemskerckstraat/Karel Doormanstraat op 28 september 2023 is het eerste initiatief om invulling te geven aan deze transitie opgave waardoor ook het woningtekort afneemt.

b. Laden en lossen van vrachtwagens:

Omdat de bestaande overige bedrijven of op eigen terrein kunnen laden en lossen of in de openbare ruimte is de continuïteit van de bedrijfsvoering gewaarborgd.

c. Parkeren van vrachtwagens:

Als men wil parkeren in de gemeente is er een alternatief aanwezig op het bedrijventerrein Reinierpolder I en II. De hier aanwezige parkeerruimte voor vrachtwagens is in tegenstelling tot het huidige vrachtwagenparkeerterrein aan de Van Heemskerckstraat onderbenut. Door de ligging van de bedrijventerreinen Reinierpolder I en II nabij de afslag van de snelweg A4 hoeven vrachtwagens niet door de kern zelf te rijden. De afstand van het bedrijventerrein Reinierpolder I en II ten opzichte van het bedrijventerrein Molenkreek is net iets meer dan 12 km en de reistijd is ongeveer 12 minuten en zorgt voor extra reiskosten. Dit is een beperkt nadeel dat niet opweegt tegen het groter te dienen algemene belang van het terugdringen van vrachtwagenbewegingen in de bebouwde kom van Dinteloord en het laten afnemen van de parkeerdruk door de vrachtwagens. Hierbij wordt opgemerkt dat het besluit vooral de vrachtwagenchauffeurs raakt. Bedrijven kunnen vaak een vrachtwagen parkeren in de eigen loods of op eigen terrein. Voor het enkele bedrijf waarbij dit niet het geval is, geldt hetzelfde beperkte nadeel als voor de beroepschauffeurs.

Motivering belangenafwegingbesluitvorming onttrekking openbaarheid weggedeelte versus algemene bedrijfsbelangen

- a. Te hanteren uitgangspunt inrichting om te leggen weggedeelte van de Van Heemskerckstraat + nieuwe weg in de richting van de noordelijke uitrit van het bedrijfspand aan de Karel Doormanstraat 2:

Het weggedeelte wordt aan de openbaarheid onttrokken omdat het niet veilig is om het vrachtverkeer dwars door de nieuwe woonwijk te laten rijden. De Van Heemskerckstraat wordt omgelegd zodat de weg aan de rand van de nieuwe woonwijk komt te liggen.

In eerste instantie was het voornemen om de nieuwe weg zodanig in te richten dat een reguliere vrachtautocombinatie met een lengte van 18,75 meter gewoon goed over de nieuw aan te leggen weg kan rijden zodat de bedrijven toegankelijk blijven voor vrachtverkeer. We gingen er vanuit dat grotere voertuigen behoorden tot LZV-voertuigen (LZV=Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie) die niet in Dinteloord kunnen rijden zonder vergunning. Bij deze aanname hadden we geen rekening gehouden met het feit dat er in de regeling voertuigen een uitzondering is opgenomen onder artikel 5.8.13, eerste lid, aanhef en onder b. waardoor een trekker met oplegger met starre as van 22 meter wel ter plaatse kan komen zonder de noodzaak van het hebben van een specifieke vergunning. Hetzelfde geldt voor de weg en de inrichting van de noordelijke in-/uitrit naar het bedrijf aan de Karel Doormanstraat 2. Kennelijk kunnen en mogen vrachtwagens met oplegger van een lengte van 22 meter in de bebouwde kom van Dinteloord rijden.

- b. Inrichtingssituatie bestaande toegangswegen naar bedrijventerrein Molenkreek I en nieuw in te richten wegen op basis van het oorspronkelijke inrichtingsvoorstel op hoofdlijnen:

Naar aanleiding van de ingestelde beroepen is gekeken naar de rijcurves van een vrachtwagencombinatie met een lengte van 22 meter op de toegangswegen en de in te richten

wegen op basis van het oorspronkelijke inrichtingsvoorstel. Uit dit onderzoek bleek dat geen enkele bocht geschikt was voor vrachtwagens met een lengte van 22 meter (bijlage 3). Dit wil niet zeggen dat vrachtwagens met een dergelijke lengte hier niet kunnen rijden, maar wel dat het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk is dat vrachtwagens met een dergelijke lengte hier rijden. Dit is geen verrassing omdat bij het opstellen van de oorspronkelijke inrichtingsschets van de nieuw aan te leggen wegen geen rekening is gehouden met vrachtwagencombinaties met een lengte van 22 meter. Er is dus een noodzaak om de hoofduitgangspunten van de inrichting van de openbare ruimte en de daarin opgenomen nieuwe wegen/straten aan te passen.

c. Voorstel met bijbehorende motivering voor de nieuwe inrichting van de wegen:

Bij het onderzoek naar de noodzakelijke gewijzigde motivering van het besluit zijn we tot de conclusie gekomen dat het niet relevant is of er nu één keer per dag, één keer per week of één keer per jaar een dergelijke vrachtwagen met een lengte van 22 meter naar welk bedrijf dan ook rijdt in het gebied (het bedrijventerrein Molenkreek I). Zelfs als zou blijken dat er helemaal geen vrachtwagen van een dergelijk omvang rijdt, is het niet relevant. Het is namelijk gewoon toegestaan op grond van de regeling voertuigen dat voertuigen met deze omvang hier mogen rijden. De huidige wegen zijn echter niet ingericht voor voertuigen met een dergelijke lengte. Op basis van de uitspraak van de rechtbank en het gedane onderzoek naar de oorspronkelijke inrichting schets op hoofdlijnen en de toegangswegen naar de bedrijven kunt u twee kanten op:

1. U kunt als gemeenteraad opdracht geven aan ons college om een lengtebeperking aan vrachtwagens in te stellen voor de wegen van 18,75 meter op het bedrijventerrein Molenkreek en de toegangswegen hiernaartoe. Dit is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders op grond van de Wegenwet. Bij de inrichting van de nieuwe weg wordt dan uitgegaan van dit nieuwe nog te nemen verkeersbesluit waardoor er op hoofdlijnen niets veranderd aan de inrichtingsschets, maar wel vanzelfsprekend aan de motivering van dit besluit tot onttrekking aan de openbaarheid.
2. De inrichting van de nieuw aan te leggen straten/wegen, zijnde het om te leggen deel van de van Heemskerckstraat, als de straat richting de Boeier, inclusief de noordelijke in/uitrit van het bedrijfspand aan de Karel Doormanstraat 2, zodanig vorm te geven dat hier ook vrachtwagens met een oplegger met een starre as van 22 meter op een zo verkeersveilige mogelijke manier kunnen komen en weggrijden (zie bijlage 3). Hierbij dient u wel in ogenschouw te nemen dat 100% veiligheid nooit bestaat, welke maatregel je ook treft.

Aan u wordt voorgesteld om uit te gaan van optie 2. Kiezen voor optie 1 is namelijk niet in het belang van de bedrijven die met een dergelijke lange vrachtwagencombinatie rijden. Dat wordt dan immers via een omweg alsnog verboden. De nieuwe wegen inrichten op basis van de eerdere aannames is ook niet wenselijk omdat dit juridisch waarschijnlijk niet houdbaar is en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet optimaal is.

Optie 2 heeft tot gevolg dat de bedrijven beter toegankelijk zijn dan in de huidige situatie en dat dat de verkeersveiligheid is verbeterd. Vrachtwagencombinaties in het algemeen en zeker die met een lengte van 22 meter kunnen makkelijker door de bochten van de nieuw aan te leggen straat rijden. Ten slotte heeft Optie 1 als nadeel dat het een apart besluit vergt, waartegen ook weer bezwaar en beroep openstaat. Nog verdere vertraging en onzekerheid is niet wenselijk.

Optie 2 past binnen de bestemming Verkeer van het in september 2023 vastgestelde bestemmingsplan Van Heemskerckstraat/Karel Doormanstraat en gaat niet ten koste van het

voorzien minimumaantal parkeerplaatsen dat is opgenomen in het bestemmingsplan (zie bijlage 3). Een gedeelte van de herin te richten openbare ruimte ligt buiten de bestemmingsplangrenzen ook hier is en was voorzien in extra parkeergelegenheid. De inrichtingsschets van de nieuw aan te leggen wegen betreft een schets op hoofdlijnen.

NADEEL: Op de langere termijn is het opwaarderen van de nieuw aan te leggen wegen, zodat ze toegankelijk zijn voor een vrachtwagencombinatie met een lengte van 22 meter, tegenstrijdig met het streven om het totale gebied te transformeren naar een woonwijk. Maar vanwege het feit dat door de nadrukkelijke verkeerskundige afscheiding tussen de nieuwe woonwijk en de bestaande bedrijven de verkeersveiligheid op de korte termijn voldoende is geborgd, hebben we de inrichting van de nieuwe wegen aangepast. Het gaat dan om:

- De om te leggen van Heemskerckstraat, waar de bochten ruimer zijn gemaakt.
- Een bredere toegangsweg van 6 meter en een bredere oprit naar het bedrijf aan de Karel Doormanstraat 2 dan eerder bedacht.

Door de keuze voor optie 2 voldoen de nieuw aan te leggen wegen aan de rijcurves, en zijn de bedrijven beter toegankelijk voor opleggers met starre as van 22 meter (bijlage 3).

Als in de toekomst meerdere bedrijven daadwerkelijk gaan verplaatsen naar de rand van de kern en hiervoor in de plaats nieuwe woningbouw komt, ontstaat er een nieuwe situatie die we dan weer zullen beoordelen. De weg zal dan mogelijk ruim worden ingericht, maar dan in de praktijk niet meer worden gebruikt door (lange) vrachtwagens.

- d. Randvoorwaarden voor de aanleg van de nieuwe wegen om toegankelijkheid bedrijven te waarborgen:

Omdat er voor de toegankelijkheid van de bedrijven meer zaken van belang zijn dan de breedte van de wegen en bochten, wordt voorgesteld om de volgende hoofduitgangspunten voor de definitieve uitwerking van de nieuwe wegen nu al vast te leggen. Omdat voor de concrete uitvoering het college bevoegd gezag is betreft het een opdracht van uw raad aan het college om met deze punten rekening te houden bij de concrete uitvoering:

- Voldoende ruime bochten waardoor de toegankelijkheid voor trekkers met een oplegger en starre as van 22 meter wordt gewaarborgd;
- Het behoud van 84 parkeerplaatsen in de openbare ruimte zoals opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Van Heemskerckstraat/Karel Doormanstraat (nota bene: het realiseren van meer parkeerplaatsen dan opgenomen in het bestemmingsplan is wel mogelijk);
- De om te leggen Van Heemskerckstraat en de nieuwe weg/straat (heeft nog geen naam) vanaf de kruising Wipmolen/Karel Doormanstraat/ Van Heemskerckstraat tot net voorbij de noordelijke uitrit van het bedrijf aan de Karel Doormanstraat 2 krijgen een minimale breedte van 6 meter (twee vrachtwagens kunnen elkaar dan tegemoet rijden);
- De bestaande uitrit, gelegen voor een groot deel in de openbare ruimte en in bezit van de gemeente aan de noordzijde van het bedrijf aan de Karel Doormanstraat 2 wordt verbreed;
- De aanleg een opstelstrook voor een vrachtwagen langs de nieuwe straat waar een vrachtwagen kan wachten, mocht deze niet direct kunnen laden en lossen bij een bedrijf;

- Voor de nog in te richten opstelstrook voor een vrachtwagen zal een apart verkeersbesluit worden genomen, inclusief een parkeerverbod voor reguliere auto's, waar een vrachtwagen voor een nog nader te bepalen beperkte tijd kan parkeren (nota bene; als er in de praktijk geen of heel weinig gebruik wordt gemaakt van de opstelstrook behoudt de gemeente zich het recht voor om het nog te nemen verkeersbesluit weer in te trekken);
- Geen gemeentelijke beperkingen opleggen aan het laden en lossen van vrachtwagens in de openbare ruimte;
- Inritten en uitritconstructie blijven gehandhaafd;
- Bij de wens of noodzaak van bedrijven om te laden en lossen in de openbare ruimte worden er geen hoge banden gelegd die het laden en lossen via een heftruck of kooiaap belemmeren;
- Verkeersborden lantaarnpalen of andere vergelijkbare bouwwerken worden zodanig geplaatst dat een bedrijf bereikbaar blijft;
- Daar waar noodzakelijk worden groenstroken en/of trottoirs overrijdbaar gemaakt;
- Om naleving van bovenstaande uitgangspunten te borgen zal er voorafgaand aan de herinrichting overleg plaatsvinden met de bedrijven.

Eigenaar Van Heemskerckstraat 25, 27, 27A (eiser 2)

Samenvatting ingediend beroepschrift tegen besluit onttrekking openbaarheid d.d. 28 september 2024

De eigenaar verhuurt enkele bedrijfspanden. Sommige huurovereenkomsten hebben een korte doorlooptijd waardoor de activiteiten ter plaatse door de jaren heen zo nu en dan veranderen. Een stabiele huurder is de (onder)verhuurder van opslagboxen waar particulieren en kleine bedrijven ruimte huren voor extra opslag. Het belang van de eigenaar is er met name in gelegen dat zijn bedrijfspanden goed bereikbaar blijven voor zijn huurders en hun klanten. De reële vrees bestaat, dat als het parkeerterrein aan de openbaarheid wordt onttrokken er parkeeroverlast ontstaat in de rest van de Van Heemskerckstraat, waaronder bij hem voor de deur/poort en op de weg daar naartoe. Verder vreest de eigenaar dat zijn bedrijfspanden niet voor groot verkeer bereikbaar meer zijn.

Opmerking niet alleen deze eigenaar maar ook door alle andere indieners van het beroep genoemd onder eisers 2 wordt het hiernavolgende ingebracht:

Het hier bestreden besluit tot onttrekking aan de openbaarheid leidt in de praktijk echter al tot beperking en belemmering van het vrachtverkeer naar de bedrijven van eisers. Ter illustratie dienen de rijcurves van verschillende vormen van groot verkeer (Productie 2). Uit de rijcurves blijkt dat vrachtauto's met een oplegger van 22 meter de bedrijven aan de Van Heemskerckstraat niet meer kunnen bereiken, omdat de beoogde alternatieve weg daarvoor te krap is. Uit de rijcurves blijkt voorts dat chauffeurs van vrachtauto's van 16,50 en 18,75 meter lang niet door de nieuwe bochten in de Van Heemskerckstraat kunnen kijken, terwijl zij die bocht alleen kunnen maken als er geen tegemoetkomend verkeer tegelijkertijd door de bocht moet.

Inventarisatie bedrijfsactiviteiten, vervoerbewegingen en fysiek aanwezige ruimte om te parkeren en te laden en lossen op eigen terrein

Welke bedrijfsactiviteiten:

1. Van Heemskerckstraat 25: Opslagruimtes ("mini opslag")
2. Van Heemskerckstraat 27: Aannemer, opslag houtbewerking, onderhuur aan hobbyclub motoren (sleutelen).
3. Van Heemskerckstraat 27 a: Aannemer, opslag

Vervoersbewegingen/laden en lossen:

1. Van Heemskerckstraat 25a: circa 10 tot 15 bezoekers per dag. Met personenauto's en bestelwagens
2. Van Heemskerckstraat 27: 1 elektrische heftruck, reguliere werktijden tussen 7:00 en 19:00 uur laden en los activiteiten. Vaste frequentie niet bekend.
3. Van Heemskerckstraat 27A. Geen informatie bekend bij verhuurder waar het betreft laad en los activiteiten.

In het formulier wordt aangegeven dat de adressen Van Heemskerckstraat 27 en 27A regelmatig wisselen van huurder.

Bron bedrijfsactiviteiten en vervoersbewegingen: Bijlage 14 toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan van Heemskerckstraat/Karel Doormanstraat 28 september 2023. Imrocodering NL.IMRO.0851.dtlBPhmskrckstr-v001.

Formulieren gevoegd bij toelichting bestemmingsplan met hierin de weergave van de bedrijfsactiviteiten opgehaald uit individuele bedrijfsbezoeken. De formulieren zijn geaccordeerd door de eigenaar. De verhuurder van de drie bedrijfsopstallen.

Later ingediende informatie, er is een aanzienlijke toename van vrachtwagentransportbewegingen en soms wachten vrachtauto's op het vrachtwagenparkeerterrein voor een korte periode als ze niet direct kunnen laden en lossen (bijlage 7a).

Aanwezige ruimte parkeren voor vrachtwagens en laad en los mogelijkheden op eigen terrein

Uit bedrijfsbezoek en uit de luchtfoto en kadastrale gegevens (bijlage 6) blijkt dat er voldoende gelegenheid is op eigen terrein om vrachtwagens te laten parkeren en ook om te laden en lossen.

Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid versus individueel bedrijfsbelang:

- ***Onttrekking openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein:***

Onduidelijk is welke nadelen er zijn voor de eigenaar van de betreffende bedrijfspanden bij het opheffen van het vrachtwagenparkeerterrein aan de openbaarheid. Het bedrijf en natuurlijk leveranciers kunnen parkeren en laden en lossen met vrachtwagens op eigen terrein. Door het besluit tot het opheffen van het vrachtwagenparkeerterrein, in combinatie met het voornemen om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan het aanwijzingsbesluit op grond van artikel 5:8 APV aan te passen zodat er geen vrachtwagens meer kunnen parkeren in de openbare ruimte, zal bijdragen aan een vermindering van de parkeerdruk.

Voor zover de eigenaar van de bedrijfspanden vreest voor parkeeroverlast geldt dat niet voor de in-/uitrit van de bedrijven. Voor een in-/uitrit mag niet geparkeerd worden. Als dit onverhoopt toch gebeurt kan er worden gehandhaafd. Er is echter geen enkele aanleiding om aan te nemen dat er voor de inrit geparkeerd zal worden.

Aanvullend:

Uit de invulling van het inventarisatieformulier blijkt dat er regelmatig wisseling plaats vindt van huurders van de bedrijfsopstallen, waardoor het voor de eigenaar niet altijd duidelijk is hoeveel vrachtwagens er af- en aanrijden. Deze wisselende aantallen en de onduidelijkheid over de aan- en afvoerbewegingen vormt echter geen enkel probleem. Ook de toename van de transportbewegingen zoals aangegeven in de aanvullende reactie van 15 juni 2026 vormt geen probleem. Er is voldoende laad- en losmogelijkheid op eigen terrein en er bestaat ook altijd de mogelijkheid om in de openbare ruimte te laden- en lossen. Als in uitzonderlijke omstandigheden zelfs dat nog niet genoeg is, kan men gebruik maken om voor korte tijd te parkeren op de in te richten opstelstrook voor vrachtwagens in het nieuw in te richten gebied, waar een vrachtwagenchauffeur voor een nog nader te bepalen beperkte tijd kan parkeren alvorens te gaan laden en lossen (zie ook toelichting Eiser 1, Karel Doormanstraat 2, en bijlage 7b)

- **Onttrekking openbaarheid van het weggedeelte (bereikbaarheid)**

Opmerking: Dit punt is ingebracht door alle eigenaren en/of bedrijven die vallen onder eisers 2. De motivering heeft dus betrekking op alle eigenaren en/of bedrijven die vallen onder eisers 2.

Het is niet zo dat de bedrijven in de huidige situatie niet bereikbaar zijn, rijcurves zijn namelijk over gedimensioneerd (zie uitleg opgenomen bij punt 3. Achtergronden). Door het gedane onderzoek naar de rijcurves (bijlage 3) is echter wel duidelijk dat de bestaande situatie op meerdere kruispunten niet optimaal is. De nieuw aan te leggen/aan te passen wegen/openbare ruimte worden door het aannemen van dit voorstel zodanig aangepast dat door de ruimere bochten er zelfs sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijf ten opzichte van de huidige situatie. Wel worden de nieuw aan te leggen weg/straat versmald op de rechte stukken tot 6 meter. Dit is voldoende breed. Twee vrachtauto's kunnen elkaar dan tegemoet rijden. We maken de nieuwe straat/weg minder breed zodat de straat/weg zich minder leent om harder te rijden dan de toegestane 30km per uur. Aan het belang van de eisers 2 wordt hier dus volledig tegemoet gekomen.

Het niet door de bochten kunnen kijken zal ook in de nieuwe situatie het geval zijn. Dit is tot op zekere hoogte altijd het geval bij erftoegangswegen (30km/u) binnen de bebouwde kom. Ook het feit dat je bij het uitrijden bochten mogelijk niet met twee vrachtwagens tegelijkertijd kunt rijden is gebruikelijk op een erftoegangsweg (snelheidsregime 30km/u) en leidt niet tot onevenredige onveiligheid of belemmering.

Bedrijven en eigenaren gevestigd aan de Van Heemskerckstraat 29 a, b, c (eiser 2)

Samenvatting ingediend beroepschrift tegen besluit onttrekking openbaarheid d.d. 27 september 2024.

“Op genoemde adressen zijn de twee eigen bouw- en installatiebedrijven gevestigd. Hun bedrijven hebben geen parkeergelegenheid op eigen terrein en zijn voor hun parkeerbehoefte aangewezen op het openbare parkeerterrein recht tegenover de bedrijfsloodsen. Dat is van

oudsher zo. De loodsen die zij gebruiken is in het verleden vergund. Dat zij derhalve niet beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein is een situatie die al bestond toen zij de loodsen kochten. Het is ook niet realistisch dat zij een deel van de loods afbreken om ruimte te maken voor parkeerplaatsen. De eigen bedrijfswagens en aanhangers en de bestelbussen en grote(re) vrachtwagencombinaties van leveranciers parkeren daarom op het openbare parkeerterrein. Als het parkeerterrein aan de openbaarheid wordt onttrokken, dan moeten zij met de andere bedrijven en woningen aan de Van Heemskerckstraat concurreren voor de resterende openbare parkeerplaatsen die verder weg liggen met onder meer de grote vrachtwagens of lange combinaties. Het besluit zal hun bedrijven belemmeren in de bedrijfsvoering”.

Voorts blijkt uit de rijcurves dat vrachtauto's van 16,50 meter lengte feitelijk niet in de loodsen aan de Van Heemskerckstraat 19 A t/m C kunnen rijden. *(Opmerking waarschijnlijk wordt hiermee bedoeld de adressen Van Heemskerckstraat 29 A t/m C).*

Inventarisatie bedrijfsactiviteiten, vervoerbewegingen en fysiek aanwezige ruimte om te parkeren en te laden en lossen op eigen terrein

Welke bedrijfsactiviteiten:

1. Van Heemskerckstraat 29A: Bouwbedrijf: opslag en maken constructies in hout. Opslag/stalling caravans voor derden. Opslag stalling van privématerialen, auto, etc.
2. Van Heemskerckstraat 29B: Aannemer, Installatietechniek (zonnepanelen, warmtepompen) en 2 huurders met vergelijkbare activiteiten opslag houtbewerking, onderhuur aan hobbyclub motoren (sleutelen).
3. Van Heemskerckstraat 29C: Opslag materialen en materieel. Houtbewerking. Deel van gebouwen wordt verhuurd aan andere aannemer met dezelfde activiteiten.

Vervoersbewegingen:

1. Van Heemskerckstraat 29A: 1 bestelwagen per dag, 2 vervoersbewegingen per dag 2 vrachtwagens per maand, 4 vervoersbewegingen per maand van vrachtwagens. Vervoersbewegingen tussen 7:00 uur en 19:00 uur.
2. Van Heemskerckstraat 29B: 3 bestelwagens per dag. Aan- en afvoerbewegingen: 3 tussen 7:00 uur en 19.00 uur en 3 tussen 23:00 uur en 7:00 uur. 4 vrachtwagens per maand. Laden en lossen vindt plaats in de openbare ruimte. Vrachtwagens worden gelost met een kooiaap.
3. Van Heemskerckstraat 29C. 3 bestelwagens per dag. Heen en terug 6 (3 in de nachtperiode tussen 23:00 uur en 7:00 uur en 3 in de dagperiode tussen 7:00 uur. 4 vrachtwagens per maand waarvan 1 in de nachtperiode en de rest in de dagperiode. Lossen vrachtwagens gebeurt op de openbare weg, meestal met kooiaap van de bezorger.

Bron bedrijfsactiviteiten en vervoersbewegingen: Bijlage 14 toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan van Heemskerckstraat/Karel Doormanstraat 28 september 2023. Imrocodering NL.IMRO.0851.dtlBPhmskrckstr-v001. Opmerking Uit het ingediende beroep blijkt dat de adressen 29 A en B inmiddels zijn samengevoegd.

Er zijn formulieren gevoegd bij de toelichting van het bestemmingsplan met hierin de weergave van de bedrijfsactiviteiten opgehaald uit individuele bedrijfsbezoeken. De formulieren zijn geaccordeerd door de eigenaar/ondernemers van de bedrijfspanden.

In een recent ingediende aanvullende reactie (zie bijlage 7a) en waar het betreft de samenvoeging van de bedrijfsloodsen al eerder tijdens het beroep, hebben de eigenaren/bedrijven aan de Van Heemskerckstraat 29 A, B, C het volgende aangegeven over de bedrijfssituatie (situatie in 2026):

1. Van Heemskerckstraat 29A: In plaats van een bestelwagen per dag nu vier bussen per dag. En meerdere vrachtwagens per week (aantal wordt niet genoemd)
2. Van Heemskerckstraat 29 B en C zijn nu van hetzelfde bedrijf. 8 tot 10 vrachtwagens per week.

Aanwezige ruimte parkeren voor vrachtwagens en laad en los mogelijkheden op eigen terrein

Er is geen ruimte voor vrachtwagens om te parkeren op eigen terrein of te laden en lossen op eigen terrein (bijlage 6). Dit gebeurt dus in de openbare ruimte.

Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid versus individueel bedrijfsbelang:

- ***Onttrekking openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein***

Bedrijfswagens, aanhangers kunnen in de toekomst ook parkeren in de openbare ruimte, mits deze voldoen aan de in artikel 5:8 van de APV gestelde eisen. De leveranciers kunnen net als nu met hun vrachtwagens blijven laden en lossen in de openbare ruimte, hiervoor gelden geen gemeentelijke beperkingen.

Vrachtwagens zullen elders moeten parkeren. Dit is heel gebruikelijk. Als een vrachtwagenchauffeur moet rusten na een lange tijd kan hij dit binnen de gemeente op de bedrijventerreinen Reinierpolder I en II doen, maar buiten de gemeente kan dit natuurlijk ook op allerlei plaatsen, zoals parkeerplaatsen langs de snelweg. Wellicht is het voor de vrachtwagenchauffeurs praktisch als zij direct voor of na het lossen kunnen rusten op een parkeerterrein, dat is echter een bestaande luxe. Dat dit voordeel van de huidige situatie straks niet meer bestaat, wordt gezien als een beperkte belemmering voor de vrachtwagenchauffeurs.

Voor een uitgebreidere toelichting wordt u verwezen naar de tekst bij het kopje "Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid vrachtwagenparkeerterrein versus algemene bedrijfsbelangen".

Het algemeen belang tot het nastreven van het verminderen van het aantal vrachtwagenbewegingen in de kern door het vrachtwagenparkeerterrein op te heffen, weegt hierbij zwaarder. Zeker omdat de bedrijfsvoering van de gevestigde bedrijven op geen enkele wijze wordt belemmerd of benadeeld.

- ***Onttrekking openbaarheid van het weggedeelte (bereikbaarheid)***

Je kunt volgens de rijcurves niet of erg moeizaam met een vrachtwagen binnen rijden in de bedrijfspanden aan de Van Heemskerckstraat 29 A t/m C (bijlage 5). Dit is zowel in de nieuwe als oude situatie het geval. Dit heeft te maken met de directe ligging van de loodsen aan de openbare weg en de beperkte breedte van de toegangsdeur(en) tot de bedrijfsruimtes. Dit is dus in afwijking van het algemene uitgangspunt dat een vrachtwagen binnen kan rijden in een bedrijfshal. Dit is gedaan vanwege de volgende redenen:

- In het inventarisatieformulier behorende bij het vastgestelde bestemmingsplan dat is ingevuld en geaccordeerd op basis van bedrijfsbezoek en overleg met de eigenaren van de panden is aangegeven dat laden en lossen momenteel in de openbare ruimte

plaatsvindt. In het beroepsschrift wordt deze feitelijke situatie nog eens bevestigd. Dit laden en lossen blijft in de openbare ruimte gewoon mogelijk.

- De ligging van de weg ter hoogte van deze bedrijfspanden verandert niet ten opzichte van de huidige situatie wel wordt de weg smaller. De breedte van de weg zal 6 meter bedragen in de nieuwe situatie. Indien nodig, waar we niet vanuit gaan omdat nu ook geen vrachtwagens de bedrijfsruimtes binnenrijden bij het laden en lossen, bestaat bij de gemeente de bereidheid om in de berm een overrijdbare grasstrook met grastegels aan te leggen om dezelfde breedte aan te houden als nu ter hoogte van de Van Heemskerckstraat A t/m C. Het bestemmingsplan laat dit toe. Het staat de eigenaren van de bedrijfshallen natuurlijk ook vrij om de toegangsdeuren breder te maken zodat de hallen toegankelijk zijn voor de standaard vrachtwagens van 16,5 meter (trekker met oplegger). Nu hebben de betreffende deuren tot de bedrijfshallen 29 A t/m C een breedte van gemiddeld 3,38 m, terwijl minimaal een deur met een breedte van 6 meter noodzakelijk is (bijlage 5). Ook de inrij onmogelijkheid in de huidige situatie voor een bakwagen met kipkar van 19,25 meter is voor de volledigheid inzichtelijk gemaakt in bijlage 5, net als die met de lengte van 22 meter (trekker met oplegger met starre as).

Autobedrijf en eigenaar Wipmolen 3 (eiser 2)

Samenvatting ingediend beroepsschrift tegen besluit onttrekking openbaarheid d.d. 28 september 2024

In het verlengde van de Van Heemskerckstraat aan de Wipmolen 3 heeft eiser zijn autobedrijf gevestigd. Het bedrijf handelt voor een belangrijk deel in relatief jonge ex-leaseauto's die met lange trailercombinaties worden afgeleverd op zijn bedrijf. Het laden en lossen vindt plaats aan de Wipmolen, maar het komt regelmatig voor dat deze vrachtwagens voor of na sluitingstijd aankomen op het bedrijventerrein. In die gevallen parkeren deze chauffeurs hun vrachtauto met de grote trailer op het geschikte openbare parkeerterrein. Ergens parkeerterrein aan de openbaarheid wordt onttrokken dan zullen de chauffeurs van deze grote vrachtauto's de trailer ergens aan de Van Heemskerckstraat of de Wipmolen moeten parkeren, terwijl die niet zijn ingericht op de parkeerbehoefte van het bedrijventerrein. Ambtenaren hebben Bogert recent nog gewezen op de restrictieve regels die daarvoor gelden.

Inventarisatie bedrijfsactiviteiten, vervoerbewegingen en fysiek aanwezige ruimte om te parkeren en te laden en lossen op eigen terrein

Welke bedrijfsactiviteiten:

Autohandel (verkoop ex leaseauto's) + werkplaats voor verkoop klaar maken. Geen onderhoudswerkzaamheden voor derden.

Vervoersbewegingen/laden en lossen:

6 personenauto's per dag. 12 vervoerbewegingen per dag tussen 07:00-19:00 uur). 5 bestelwagens met 10 vervoersbewegingen per dag tussen 7:00 en 19:00 uur. Vrachtwagenbewegingen niet ingevuld. Bij opmerkingen wordt wel aangegeven dat het laden en lossen van trailers plaatsvindt aan de zuidzijde van het bedrijfspand in de openbare ruimte. Uit het beroep blijkt dat zodra de vrachtwagens na sluitingstijd komen deze parkeren op het vrachtwagenparkeerterrein.

Bron bedrijfsactiviteiten en vervoersbewegingen: Bijlage 14 toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan van Heemskerckstraat/Karel Doormanstraat 28 september 2023. Imrocodering NL.IMRO.0851.dt/BPhmskrckstr-v001.

Formulieren gevoegd bij toelichting bestemmingsplan met hierin de weergave van de bedrijfsactiviteiten opgehaald uit individuele bedrijfsbezoeken. De formulieren zijn geaccordeerd door de eigenaar/ondernemer.

In een recent ingediende aanvullende reactie (zie bijlage 7a) heeft het bedrijf de volgende informatie aangegeven over de vervoersbewegingen (situatie in 2026). 4 vrachtwagen komen per dag om auto's te lossen. Tussen de 4 en de 8 vrachtwagens om auto's op te laden. Maximaal 12 per dag.

Aanwezige ruimte parkeren voor vrachtwagens en laad en los mogelijkheden op eigen terrein

Uit bedrijfsbezoek en uit de luchtfoto en kadastrale gegevens (bijlage 6) blijkt dat er voldoende fysieke onbebouwde ruimte is op eigen terrein om vrachtwagens te laten parkeren en ook om te laden en lossen. *(Kanttekening: Hierbij hebben we puur gekeken naar de aanwezige ruimte. Het is natuurlijk toegestaan dat een ondernemer de ruimte liever gebruikt voor bijvoorbeeld de opslag van goederen. Dan kan er in de praktijk minder of geen ruimte aanwezig zijn om te parkeren van vrachtwagens. Het is aan de ondernemer zelf om deze keuze te maken).*

Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid versus bedrijfsbelangen:

- ***Onttrekking openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein***

Laden en lossen blijft in de toekomst ook gewoon mogelijk in de openbare ruimte. Hieraan worden geen beperkingen gesteld.

Het parkeren van vrachtwagens buiten sluitingstijd op het huidige openbare vrachtwagenparkeerterrein is niet meer mogelijk. Ook elders in Dinteloord willen we het parkeren van vrachtwagens gaan verbieden, door het nemen van een nieuw aanwijzingsbesluit voor het parkeren van vrachtwagens in de openbare ruimte op grond van artikel 5:8 van de APV.

Wellicht is het voor de vrachtwagenchauffeurs praktisch als zij direct voor of na het lossen kunnen rusten op een parkeerterrein, dat is echter een bestaande luxe. Dat dit voordeel van de huidige situatie straks niet meer bestaat, wordt gezien als een beperkte belemmering voor de vrachtwagenchauffeurs. Binnen de gemeente is bovendien op een relatief beperkte afstand een mogelijkheid aanwezig voor vrachtwagens om op het bedrijventerrein Reinierpolder I of II te parkeren.

De ondernemer in kwestie kan gewoon praktische afspraken maken met de chauffeurs dat ze ook na sluitingstijd kunnen parkeren op zijn eigen terrein. Dit is inderdaad een beperkt nadeel maar weegt niet op tegen het grotere algemene belang om de parkeeroverlast van vrachtwagens te beperken en het aantal verkeersbewegingen van vrachtwagens te laten afnemen. Voor een uitgebreidere toelichting wordt u verwezen naar de tekst bij het kopje *“Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid vrachtwagenparkeerterrein versus algemene bedrijfsbelangen”*.

- ***Onttrekking openbaarheid van het weggedeelte (bereikbaarheid)***

Door het opnemen van ruimere bochten in de voorgenomen inrichting van de nieuwe nog aan te leggen weg is er zelfs sprake van een verbetering van de bereikbaarheid van bedrijven (bijlage 4).

Dinteloordse beroepschauffeur (eiser 2)

Samenvatting ingediend beroepschrift tegen besluit onttrekking openbaarheid d.d. 28 september 2024

De vrachtwagenchauffeur is op het openbare parkeerterrein aangewezen voor het parkeren van zijn meest kostbare bedrijfsmiddel: zijn vrachtauto. Het terrein ligt op loopafstand van zijn woning. In de Evertsenstraat waar de chauffeur woont kan hij niet komen met zijn vrachtauto, laat staan parkeren. Zijn burens zouden het ook bepaald niet op prijs stellen als hij zijn zware vrachtauto in deze woonwijk zou parkeren, aangezien hij vaak al vroeg de weg op moet. Voor de chauffeur betekent het onttrekken van het parkeerterrein aan de openbaarheid, dat hij een alternatieve parkeerplaats voor zijn vrachtauto moet zoeken. Hij zou niet weten waar hij er dan mee terecht moet.

Inventarisatie bedrijfsactiviteiten, vervoerbewegingen en fysiek aanwezige ruimte om te parkeren en te laden en lossen op eigen terrein

Welke bedrijfsactiviteiten en welke verkeersintensiteit:

Dit betreft geen bedrijf of bedrijfsgebouw op het bedrijventerrein. Het gaat om het parkeren van één vrachtauto van een beroepschauffeur die een aantal straten verderop woont. Vervoersbewegingen blijven beperkt tot deze ene vrachtauto. Verkeersintensiteiten per week kunnen waarschijnlijk verschillen.

Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid versus bedrijfsbelangen:

- Onttrekking openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein

Voor de vrachtwagenchauffeur is het een praktisch belemmering dat hij niet meer relatief dicht bij zijn woning kan parkeren. Dit is echter een bestaande luxe. Dat dit voordeel van de huidige situatie straks niet meer bestaat, wordt gezien als een beperkte belemmering voor de heer Schijvenaars.

Het nadeel geldt ook voor andere vrachtwagenchauffeurs in de gemeente. Ook in Nieuw-Vossemeer, Kruisland, De Heen en Welberg kan niet in de openbare ruimte worden geparkeerd. Dit kan wel op het bedrijventerrein Reinierpolder I en II. Uit onderzoek is gebleken dat hier voldoende ruimte is om te kunnen parkeren. Vanzelfsprekend kan de chauffeur ook in Dinteloord op eigen terrein bij een bedrijf parkeren. Op eigen terrein met een bedrijfsbestemming kan immers gewoon geparkeerd worden door vrachtwagens. Er zijn dus mogelijkheden om een parkeerterrein te huren. Als alternatief kan de chauffeur met eigen vervoer van en naar Reinierpolder I en II, waar hij zijn vrachtwagens kan parkeren. Zie ook de tekst bij het kopje "Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid vrachtwagenparkeerterrein versus algemene bedrijfsbelangen".

Dit nadeel weegt vanwege de hier bovengenoemde alternatieve mogelijkheden om de vrachtwagen te parkeren niet op tegen het vastgelegde beleidsstreven om de transportbewegingen van vrachtwagens in de bebouwde kom van Dinteloord te beperken.

Transportbedrijf en eigenaar van de loods aan de Van Heemskerckstraat no. 11 (eiser 2)

Samenvatting ingediend beroepschrift tegen besluit onttrekking openbaarheid d.d. 28 september 2024

Hij gebruikt die loods voor zijn transportbedrijf, een eenmanszaak. Het bedrijf heeft er belang bij dat vrachtwagens en ander verkeer met die loods als bestemming kunnen parkeren op het parkeerterrein direct tegenover de loods.

Inventarisatie bedrijfsactiviteiten, vervoerbewegingen en fysiek aanwezige ruimte om te parkeren en te laden en lossen op eigen terrein

Welke bedrijfsactiviteiten:

In beroepschrift is aangegeven dat het gaat om een transportbedrijf (éénmanszaak) met meerdere vrachtwagens. Niet wordt aangegeven om hoeveel vrachtwagens het gaat.

Aanvullend:

In een aanvullende reactie, d.d. 15 juni 2026, zie bijlage 7a, is aangegeven dat het bedrijf en de ondergrond is verkocht aan een ander bedrijf. Waardoor dit bedrijf geen belang meer heeft bij het verder verloop van de rechtszaak. Desondanks zijn we voor de volledigheid op basis van de tussenuitspraak, omdat het beroep voor zover bij ons bekend niet officieel is ingetrokken door dit bedrijf, toch ingegaan op de bedrijfssituatie basis van de beperkte bij de gemeente bekende gegevens.

Vervoersbewegingen/laden en lossen

Omdat niet inzichtelijk is om hoeveel vrachtwagens het gaat is ook niet duidelijk wat het aantal transportbewegingen waren. Van laad – en los activiteiten wordt geen melding gemaakt.

Aanwezige ruimte parkeren voor vrachtwagens en laad en los mogelijkheden op eigen terrein

Bedrijfsperceel gedeeltelijk bebouwd, gedeeltelijk onbebouwd, zie bijlage 5. Het bedrijfsperceel heeft een beperkte oppervlakte van 680m², waarvan 337m² onbebouwd. Er kunnen vrachtwagens parkeren op het verharde onbebouwde gedeelte van het eigen perceel (zie bijlage 6). *(Kanttekening: Hierbij hebben we puur gekeken naar de aanwezige ruimte. Het is natuurlijk toegestaan dat een ondernemer de ruimte liever gebruikt voor bijvoorbeeld de opslag van goederen. Dan kan er in de praktijk minder of geen ruimte aanwezig zijn om te parkeren met vrachtwagens. Het is aan de ondernemer zelf om deze keuze te maken).*

Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid versus bedrijfsbelangen:

- ***Onttrekking openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein***

Ander verkeer kan parkeren aan de Van Heemskerckstraat zelf. Parkeren kan of plaatsvinden in de loods of op eigen terrein. Vrachtwagens kunnen niet langer parkeren in de openbare ruimte in Dinteloord maar nog wel op de bedrijventerreinen Reinierpolder I en II. Laden en lossen kan zowel op eigen terrein als aan de straatzijde. Dit blijft in de toekomst ook gewoon mogelijk.

Het stallen/parkeren van vrachtwagens kan op eigen terrein maar ook op het terrein van een ander bedrijf plaatsvinden met een bedrijfs- of gemengde bestemming in Dinteloord. Mochten er meerdere vrachtwagens zijn nu of in de toekomst dan die kunnen parkeren op eigen terrein is dit een nadeel voor het bedrijf. Dit beperkte nadeel weegt niet op tegen het beleidstreven om vrachtwagenbewegingen door de kern Dinteloord te laten afnemen. Met de belangen van het bedrijf is voldoende rekening gehouden doordat er een alternatief aanwezig is binnen de gemeente om te parkeren in de openbare ruimte op de bedrijventerreinen Reinierpolder I en II. Voor een wat uitgebreidere toelichting wordt u verwezen naar de tekst bij het kopje. Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid vrachtwagenparkeerterrein versus algemene bedrijfsbelangen:

- **Onttrekking openbaarheid van het weggedeelte (bereikbaarheid)**

Door het opnemen van ruimere bochten in de voorgenomen inrichting van de nieuwe nog aan te leggen weg is er zelfs sprake van een verbetering van de bereikbaarheid van bedrijven.

Eigenaar, verhuurder en gebruiker bedrijfspand eigenaar Karel Doormanstraat 2 (Eiser 1)

Samenvatting ingediend beroepschrift tegen besluit onttrekking openbaarheid d.d. 28 september 2024

De onttrekking van het vrachtwagenparkeerterrein heeft volgens de eigenaar verstrekende gevolgen voor de bedrijfsvoering van eisers (en de andere ondernemers) op het bedrijventerrein. Op de percelen van eisers bestaat (net als op de meeste andere bedrijfspercelen) geen mogelijkheid tot het parkeren van vrachtwagens. Vrachtwagenchauffeurs die buiten de openingstijden van eisers arriveren of waarvoor de verplichte rusttijd geldt, parkeren hun vrachtwagens nu op het parkeerterrein aan de Van Heemskerckstraat.

Inventarisatie bedrijfsactiviteiten, vervoerbewegingen en fysiek aanwezige ruimte om te parkeren en te laden en lossen op eigen terrein

Bedrijfsactiviteiten

Verhuur bedrijfshal (3300m²) aan goederen en overslagbedrijf + kantoor eigen aannemingsbedrijf. Er vindt geen opslag van goederen plaats op het buitenterrein.

Vervoersbewegingen:

3 personenauto's per dag

5 bestelwagens per dag

10 vrachtwagens per dag waarvan 8 tussen 07:00 uur – 19:00 uur en 2 tussen 19:00-23:00 uur

Bij laden en lossen aan de zuidzijde van het gebouw rijdt de vrachtwagen helemaal naar binnen. Bij laden en lossen aan de noordzijde staat de achterzijde van de vrachtwagen op enige afstand van de roldeuren en rijden heftrucks heen en weer.

Bestelbusjes worden geladen bij de roldeur aan de noordzijde.

Bron bijlage: vastgestelde bestemmingsplan van Heemskerckstraat/Karel Doormanstraat 28 september 2023. Imrocodering NL.IMRO.0851.dtlBPhmskrckstr-v001. Door bedrijven ingevuld en geaccordeerd.

In een recent ingediende aanvullende reactie (bijlage 7a) is het volgende aangegeven over de vervoersbewegingen (situatie in 2026):

Het bedrijf geeft aan dat gemiddeld 16 tot 18 vrachtwagens per dag komen, dus een verdubbeling ten opzichte van 2023 en in het weekend ook nog eens gemiddeld 2 vrachtwagens.

Aanwezige ruimte parkeren voor vrachtwagens en laad en los mogelijkheden op eigen terrein

Er is voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig zowel in de loods als buiten de loods. Als er een voorkeur is om vrachtwagens buiten de loods te parkeren is er voldoende fysieke parkeergelegenheid aanwezig voor zeker 8 tot 10 vrachtwagens (bijlage 6). Een reguliere vrachtwagen heeft een maximale breedte van 2,55 meter. Hierdoor is het in theorie mogelijk dat er 15 vrachtwagens kunnen parkeren (zie bijlage 6). In de praktijk zal dit gelet op de informatie verstuurd in de e-mail van 29 mei 2026 niet gebeuren en ook niet werkbaar zijn.

(Kanttekening: Hierbij hebben we puur gekeken naar de aanwezige ruimte. Het is natuurlijk toegestaan dat een ondernemer de ruimte liever gebruikt voor bijvoorbeeld de opslag van goederen. Dan kan er in de praktijk minder of geen ruimte aanwezig zijn voor het parkeren van vrachtwagens. Het is aan de ondernemer zelf om deze keuze te maken).

In de recent ingediende aanvullende reactie door eiser 1 (bijlage 7a) wordt aangegeven dat er in tegenstelling tot aangegeven op het inventarisatieformulier behorende bij een bijlage van het bestemmingsplan op het zuidelijke gedeelte laden en lossen plaatsvindt in de buitenruimte. Doordat het laden en lossen buiten plaats vindt, zou er in de praktijk maar maximaal ruimte zijn voor twee vrachtwagens om te parkeren.

(Kanttekening: Op het ingevulde inventarisatieformulier stond destijds nadrukkelijk aangegeven dat de vrachtwagens aan de zuidkant volledig naar binnen rijden. Blijkbaar is er dus sprake van een wijziging in de bedrijfsvoering).

Daarnaast wordt ingebracht dat een vrachtwagen die komt lossen enige tijd op de rijbaan staat voordat ze de oprit oprijden.

Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid versus individueel bedrijfsbelang:

- **Onttrekking openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein**
 - a. Laden en lossen blijft mogelijk in de openbare ruimte.
 - b. Er is aan de Karel Doormanstraat 2 ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig op eigen terrein voor vrachtwagens. Volgens eigen opgave van het bedrijf gaat het om 2 vrachtwagens per dag die aankomen na sluitingstijd. Het is dan aan de eigenaar/ondernemer zelf om dit praktisch te regelen met de leverancier. Onduidelijk is op basis van het ingevulde informatieformulier en de recent aangeleverde aanvullende informatie welke belangen voor dit bedrijf geschaad worden.
 - c. Gedurende de dagperiode komen er volgens het inventarisatie formulier meerdere vrachtwagens lossen per dag. In de aanvullende reactie wordt aangegeven dat dit er meer zijn en dat er door het buiten laden en lossen slechts twee vrachtwagens in de praktijk kunnen parkeren ook al is er meer fysieke onbebouwde ruimte aanwezig. Ervan uit gaande dat dit klopt wordt de indruk wordt gewekt dat het op eigen terrein kunnen parkeren van slechts twee vrachtauto's een onoverkomelijk probleem vormt. Waarom wordt niet duidelijk. Het is voor een bedrijf ook met de aangegeven toename van

vrachtwagenbewegingen naar het bedrijf mogelijk om met de leveranciers afspraken te maken over de tijdstippen van laden en lossen zodat niet bijvoorbeeld zes vrachtwagens tegelijk komen.

- d. Het gaat meer om de belangen van de vrachtwagenchauffeurs en leveranciers, die strikt genomen hier niet ter beoordeling voorliggen.
- e. Ook als het bedrijf ervan afziet om welke reden dan ook om vrachtwagens de mogelijkheid te bieden om op eigen terrein te parkeren, vormt dit geen reden om anders te besluiten. Wellicht is het voor de vrachtwagenchauffeurs praktisch als zij direct voor of na het laden en lossen, of wanneer zij buiten de openingstijden van het bedrijf aankomen, kunnen parkeren op het vrachtwagenparkeerterrein, dat is echter een bestaande luxe. Dat dit voordeel van de huidige situatie straks niet meer bestaat, wordt gezien als een beperkte belemmering voor de vrachtwagenchauffeurs.

Vrachtwagenchauffeurs kunnen hun moment van aankomst afstemmen met het bedrijf en zo nodig als het niet praktisch valt te regelen daarvoor of daarna op een andere locatie parkeren. Op de bedrijventerreinen Reinierpolder I en II is dit mogelijk binnen de gemeente maar buiten de gemeentegrens zijn hiertoe ook mogelijkheden. Zie ook de tekst bij het kopje *"Motivering belangenafweging besluitvorming onttrekking openbaarheid vrachtwagenparkeerterrein versus algemene bedrijfsbelangen"*

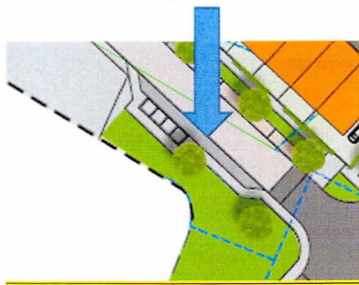
- ***Onttrekking openbaarheid van het weggedeelte (bereikbaarheid)***

Naar aanleiding van de tussenuitspraak zijn ook de rijcurves onderzocht van de in- en uitrij mogelijkheden bij de noordelijke ingang van het bedrijf, uitgaande van een oplegger met starre as van 22 meter (bijlage 4). Dit bleek geen probleem op te leveren als we zoals al eerder was toegezegd de weg verbreden naar 6 meter, de inrit verbreden en de voorlopig ingetekende parkeerplaatsen en vuilcontainer wat opschuiven (bijlage 3). De verkeersbestemming in het vastgestelde nieuwe bestemmingsplan Van Heemskerckstraat/ Karel Doormanstraat is zodanig ruim dat dit ook juridisch uitvoerbaar is. Drie parkeerplaatsen die oorspronkelijk waren ingetekend in de omgeving van de inrit zijn verplaatst naar een andere locatie in het totale bestemmingsplangebied. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de wensen/eisen van het bedrijf (eiser I genoemd in de uitspraak van de rechtbank). Hieronder is een uitsnede opgenomen van de nieuw te realiseren situatie, met daarin opgenomen ook de draaicurves van vrachtwagencombinatie van 22 meter lengte ter hoogte van de noordelijke uitrit van het bedrijf. De curve komt buiten de standaardwegbreedte. Dit echter geen probleem omdat de groenstrook en andere verharding overrijdbaar wordt gemaakt.



Vrachtwagens die bij het bedrijf moeten zijn bij de noordelijke uitrit staan in de praktijk voordat ze echt gaan laden en lossen enige tijd op de rijbaan. De aanleg van de nieuwe weg biedt de mogelijkheid om dit al bestaande probleem op te lossen. Bij het inrichtingsvoorstel van de

nieuwe weg is een aparte opstelstrook voor vrachtwagens opgenomen, zie bijlage 3 en uitsnede van de bijlage hieronder. Ook hierdoor wordt volledig tegemoetgekomen aan de wensen/eisen van het bedrijf (eiser I genoemd in de uitspraak van de rechtbank)



Bedrijven die niet in beroep zijn gegaan.

Niet alle bedrijven die zijn gevestigd in- of aangrenzend aan het plangebied hebben een beroep ingesteld. Voor de volledigheid wordt hier ook ingegaan op hun individuele belangen.

- ***Onttrekking openbaarheid van het vrachtwagenparkeerterrein***

Voor zover de bedrijven ook gebruik maken van het vrachtwagenparkeerterrein, geldt ook voor hen dat op eigen terrein vrachtwagens of als de omgevingsplan regels dit toelaten op terrein van collega-ondernemers kunnen parkeren en als dit niet mogelijk is, is er een alternatief aanwezig binnen de gemeente op de bedrijventerreinen Reinierpolder I en II.

Laden en lossen blijft voor die bedrijven die niet kunnen of willen laden en lossen op eigen terrein gewoon mogelijk in de openbare ruimte.

De gevolgen voor de individuele bedrijven op het bedrijventerrein Molenkreek 1 zijn dus beperkt en wegen niet op tegen het te dienen algemene belang om vrachtwagenbewegingen binnen de bebouwde kom te laten afnemen en parkeeroverlast tegen te gaan.

- ***Onttrekking openbaarheid van het weggedeelte (bereikbaarheid)***

Door het opnemen van ruimere bochten in de voorgenomen inrichting van de nieuwe nog aan te leggen weg is er sprake van een verbetering van de bereikbaarheid van de op Molenkreek I gevestigde bedrijven (bijlage 3 en 4).

6. Kanttekeningen

Er is nog geen sprake van een definitieve uitspraak op de ingestelde beroepen. Door het nemen van het herstelbesluit op basis van de voorgestelde aanpassingen van het genomen raadsbesluit van 24 september 2024 wordt voldoende onderbouwd waarom de ondernemers geen onevenredig nadeel ondervinden van het besluit tot onttrekking aan de openbaarheid op grond van de Wegenwet. Er zijn voldoende zekerheden ingebouwd om te waarborgen dat ondernemers ongehinderd kunnen voortgaan met de uitoefening van hun huidige bedrijfsactiviteiten.

Wanneer de definitieve uitspraak wordt gedaan en wat de uitspraak wordt, is nu nog niet bekend. Het hier gedane voorstel is goed onderbouwd en gemotiveerd en voldoet naar ons idee aan de door de rechter gestelde eisen in de tussenuitspraak.

Wanneer er kan worden gestart met de bouw van de geplande woningen is nog onbekend, dit hangt af van de definitieve uitspraak van de rechtbank Zeeland West-Brabant over dit besluit tot

onttrekking aan de openbaarheid maar ook van het definitieve besluit van de Raad van State over de ingestelde beroepen tegen het vastgestelde bestemmingsplan Van Heemskerckstraat/ Karel Doormanstraat.

7. Financiën

De gemeentelijk kosten zijn betaald en gedekt vanuit de met de ontwikkelaar afgesloten kooprealisatie-overeenkomst d.d. 22 augustus 2023. De kosten voor de nog aan te leggen infrastructuur komen op basis van de overeenkomst voor de rekening van de initiatiefnemer.

In de kooprealisatie overeenkomst is ook bepaald dat de initiatiefnemer gemeentelijke grond aankoopt, waaronder begrepen het huidige vrachtwagenparkeerterrein. De daadwerkelijke passering van de eigendomsoverdracht bij de notaris zal pas plaatsvinden nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

8. Duurzaamheid

Door het onttrekken aan de openbaarheid en op termijn het geheel verbieden van het parkeren van vrachtwagens in Dinteloord neemt het aantal af- en aanvoerbewegingen van vrachtwagens af evenals de parkeerdruk.

9. Communicatie

Het nieuwe raadsbesluit wordt toegestuurd naar de rechtbank Zeeland West-Brabant en degene die beroep hebben ingediend zullen ook apart worden ingelicht.

10. Participatie

Participatie heeft al eerder plaatsgevonden in de procedure om te komen tot het besluit tot het onttrekken aan de openbaarheid en is voor dit puur juridische besluit niet relevant.

11. Vervolg

Tegen dit besluit tot herstel kunnen de eisers binnen vier weken reageren bij de rechtbank Zeeland-West-Brabant. Waarna de rechter een uitspraak zal doen. Er komt geen aparte zitting meer.

12. Bijlagen

- Bijlage 1: Tussenuitspraak rechtbank Zeeland West-Brabant 6 mei 2026
- Bijlage 2: Aanwijzingsbesluit artikel 5:8 APV gemeente Steenbergen.
- Bijlage 3: Nieuwe inrichtingsvoorstel openbare ruimte, waaronder de wegen rekening houdend met draaicurves van opleggers vaste as met maximale lengte van 22 meter.
- Bijlage 4: Detail draaicurves op diverse punten op de aangewezen route voor vrachtverkeer dat naar het bedrijventerrein Molenkreek I rijdt.
- Bijlage 5: Huidige situatie onmogelijkheden tot inrijden vrachtwagens aan de Van Heemskerckstraat 29 A t/m C
- Bijlage 6: Luchtfoto's en kadastrale situaties van de eigenaren van bedrijfslocaties die beroep hebben ingesteld (eisers 1 en 2).
- Bijlage 7a: Reacties van eisers 1 en 2 met informatie over de bedrijfsvoering (2x 29 mei 2026 en 15 juni 2026).
- Bijlage 7b: Gemeentelijk standpunt over de door eisers op d.d. 29 mei 2026 en 15 juni 2026 toegestuurde informatie.

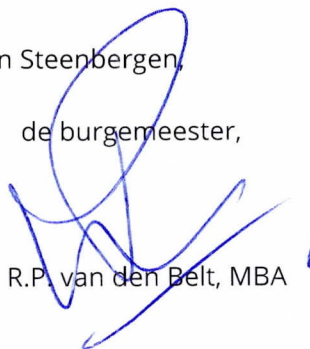
Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Steenbergen,

de secretaris,



A.N. Phaff- de Groot

de burgemeester,



R.P. van den Belt, MBA