

tussenuitspraak

RECHTBANK ZEELAND-WEST-BRABANT

Zittingsplaats Breda

Bestuursrecht

zaaknummers: BRE 24/8018 en BRE 24/8004

tussenuitspraak van de enkelvoudige kamer van 6 mei 2026 in de zaken tussen

5.1.2.e uit 5.1.2.e en
5.1.2.e en 5.1.2.e uit 5.1.2.e
eisers 1 (24/8018)
(gemachtigde: 5.1.2.e),

en

P.J.M. van Rosendaal en 5.1.2.e
5.1.2.e h.o.d.n. 5.1.2.e
5.1.2.e h.o.d.n. 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e en 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e h.o.d.n. 5.1.2.e
5.1.2.e h.o.d.n. 5.1.2.e 5.1.2.e
allen uit 5.1.2.e
eisers 2 (24/8004)
(gemachtigde: 5.1.2.e),

en

de raad van de gemeente Steenberghe.

Samenvatting

1. Deze tussenuitspraak gaat over de onttrekking van een weg inclusief vrachtwagenparkeerterrein aan de openbaarheid. Eisers zijn het niet eens met dit besluit. Zij voeren daartoe een aantal beroepsgronden aan. Aan de hand van deze beroepsgronden beoordeelt de rechtbank het besluit.

1.1. De rechtbank komt in deze uitspraak tot het oordeel dat de raad het onttrekkingsbesluit op onderdelen onvoldoende zorgvuldig heeft voorbereid. Hierna legt de rechtbank uit hoe zij tot dit oordeel komt en welke gevolgen dit oordeel heeft.

Procesverloop

Voorgaande procedure

2. Bij besluit van 28 september 2023 heeft de raad een gedeelte van de Van Heemskerckstraat in Dinteloord, waaronder een vrachtwagenparkeerterrein, aan de openbaarheid onttrokken.

2.1 Bij uitspraak van 19 april 2024 heeft deze rechtbank de beroepen tegen dit besluit gegrond verklaard, dit besluit vernietigd en de raad opgedragen een nieuw besluit te nemen met inachtneming van die uitspraak.¹ Tegen deze uitspraak is geen hoger beroep ingesteld.

Huidige procedure

2.2 Bij besluit van 26 september 2024 heeft de raad een nieuw besluit genomen (het bestreden besluit). Daarbij heeft de raad opnieuw het gedeelte van de Van Heemskerckstraat in Dinteloord, waaronder het vrachtwagenparkeerterrein, aan de openbaarheid onttrokken.

2.3 Eisers hebben beroep ingesteld tegen het bestreden besluit. De raad heeft op 10 juni 2025, aangevuld bij brief van 16 juni 2025, een verweerschrift ingediend.

2.4 De rechtbank heeft de beroepen op 26 juni 2025 op zitting gelijktijdig maar niet gevoegd behandeld. Aan de zitting hebben deelgenomen: 5.1.2.e en 5.1.2.e
5.1.2.e namens eisers 1, bijgestaan door hun gemachtigde, van eisers 2 5.1.2.e
5.1.2.e en hun gemachtigde, en namens de raad 5.1.2.e en 5.1.2.e
5.1.2.e

2.5 Ter zitting heeft de rechtbank het onderzoek in beide zaken geschorst zodat partijen in zaak BRE 24/8018 nadere stukken konden uitwisselen. De raad heeft bij brief van 30 juni 2026 in genoemde zaak nadere stukken ingediend. Eisers 1 hebben hierop gereageerd bij brief van hun gemachtigde van 4 juli 2025. Vervolgens heeft de raad bij brief van 17 juli 2025 gereageerd.

2.6 Omdat geen van partijen, na daartoe in de gelegenheid te zijn gesteld, had aangegeven op een nadere zitting te willen worden gehoord, heeft de rechtbank op 5 september 2025 het onderzoek in beide zaken gesloten. De rechtbank heeft het onderzoek bij beslissing van 28 november 2025 echter in beide zaken heropend nu zij abusievelijk eerdergenoemde brief van de raad van 17 juli 2025 niet aan eisers 1 heeft doorgezonden. Eisers 1 konden hierdoor deze brief niet betrekken bij hun beslissing om af te zien van een nadere zitting. Bij brief van 4 december 2025 hebben eisers 1 schriftelijk gereageerd. De raad heeft daarop bij brief van 8 december 2025 gereageerd. De rechtbank heeft het onderzoek op 10 maart 2026 in beide zaken opnieuw gesloten. De rechtbank heeft de termijn om uitspraak te doen verlengd.

¹ Rechtbank Zeeland-West-Brabant, 19 april 2024, ECLI:NL:RBZWB:2024:2578.

Totstandkoming van het bestreden besluit

3. De Raad heeft op 28 september 2023 bestemmingsplan ‘Van Heemskerckstraat /Karel Doormanstraat’ vastgesteld.² Het plan voorziet in een omvorming van een gedeelte van het gebied ten westen van de verlegde Van Heemkerckstraat van bedrijvigheid naar woningbouw. Om vrachtverkeer uit dit gebied te weren, wordt er een knip gemaakt in de Van Heemskerckstraat en wordt de huidige Van Heemskerckstraat naar het oosten verlegd. Hierdoor rijdt het vrachtverkeer langs de nieuwe woonwijk en niet er doorheen. Daarvoor moet een deel van de huidige weg aan de openbaarheid worden onttrokken. Dat geldt ook voor het (vrachtwagen)parkeerterrein aan de noordzijde van de Van Heemskerckstraat.

3.1 De rechtbank heeft in haar uitspraak van 19 april 2024, op de beroepen tegen het eerdere onttrekkingsbesluit, onder meer overwogen dat bij een zorgvuldig besluit tot onttrekking van parkeerplaatsen, de raad alle betrokken feiten en belangen moet meewegen. De raad had echter die feiten en belangen echter onvoldoende in beeld gebracht. Er was geen deskundig onderzoek gedaan naar de vraag naar en het aanbod van vrachtwagenparkeerplaatsen in Dinteloord en de alternatieve locatie Reinierpolder in Steenbergen. Ook bleek niet uit dat eerdere onttrekkingsbesluit welke bedrijven belang hadden bij het in stand houden van de vrachtwagenparkeerplaatsen en hoe hun belangen waren meegenomen in de besluitvorming. Verder was de situatie van het parkeren van vrachtwagens van bedrijven of van vrachtwagens die bij bedrijven komen laden en lossen niet goed in beeld gebracht.³ Voor zover het eerdere onttrekkingsbesluit zag op het zuidelijke weggedeelte van de Van Heemskerckstraat had de raad naar het oordeel van de rechtbank met name de belangen van eisers 1 onvoldoende meegewogen. De raad was niet op de hoogte van de lengte van de vrachtauto's die het perceel met het bedrijf van eisers 1 via de noordzijde moeten kunnen bereiken. Tot slot was de raad niet op de hoogte van een inrijdverbod, waardoor de vrachtauto's uitsluitend het bedrijf via de noordzijde kunnen bereiken en aan de zuidkant niet geladen en gelost kan worden.

3.2 Bij het bestreden besluit heeft de raad opnieuw het gedeelte van de Van Heemskerckstraat in Dinteloord, waaronder het vrachtwagenparkeerterrein, aan de openbaarheid onttrokken. Naar het gebruik van dat vrachtwagenparkeerterrein en naar het gebruik en omvang van de alternatieve vrachtwagenparkeergelegenheid op Reinierpolder I & II in Steenbergen heeft de raad extern onderzoek laten doen. Uit deze onderzoeken blijkt volgens de raad dat Reinierpolder I & II op het drukste moment voldoende parkeerruimte biedt voor vrachtwagens die nu nog in Dinteloord parkeren. In de afweging van de belangen weegt het belang om de overlast van vrachtwagens door de bebouwde kom van Dinteloord te verminderen zwaarder, maar met het belang voor bedrijven om vrachtwagens te kunnen parkeren is rekening gehouden. Ten aanzien de onttrekking van het zuidelijke deel van de Van Heemskerckstraat aan de openbaarheid gaat de raad ervan uit dat er geen vrachtwagens met een uitzonderlijke lengte naar het bedrijf van eisers 1 toe rijden omdat daarvoor de benodigde vergunning of toestemming ontbreekt. Maar zelfs met de benodigde toestemming

² Dit bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) heeft bij tussenuitspraak van 18 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1525, aan de raad opgedragen een aantal gebreken te herstellen. De rechtbank beoordeelt het voorliggende bestreden besluit slechts aan de hand van het hiervoor relevante toetsingskader en wat partijen daar in de beroepsprocedures bij de rechtbank over hebben aangevoerd. Wat door de Afdeling is overwogen, betreft de rechtbank dus niet in deze tussenuitspraak.

³ Rechtbank Zeeland-West-Brabant, 19 april 2024, ECLI:NL:RBZWB:2024:2578, r.o. 10.2 en 10.3.

zou de voorlopige wegbreedte van vijf meter aan de noordzijde van het bedrijf voldoende zijn voor vrachtwagens met een uitzonderlijke lengte om het bedrijf te bereiken. Verder is gebleken dat het bedrijf van eisers 1 wel via de zuidoostelijke zijde bereikbaar is omdat een verdwenen bord, dat een uitzondering creëert voor bestemmingsverkeer, is teruggeplaatst.

Beoordeling door de rechtbank

4. De rechtbank beoordeelt of de raad op goede gronden de Van Heemskerckstraat, waaronder het vrachtwagenparkeerterrein, aan de openbaarheid heeft onttrokken. Zij doet dat aan de hand van de beroepsgronden van eisers. Relevant hierbij is wat de rechtbank over het eerdere, vernietigde onttrekkingsbesluit heeft overwogen.

5. De rechtbank oordeelt dat het bestreden besluit op onderdelen onvoldoende zorgvuldig is voorbereid. Hierna legt de rechtbank uit hoe zij tot dit oordeel komt en welke gevolgen dit oordeel heeft.

Toetsingskader

6. De beslissing om een weg aan het openbaar verkeer te onttrekken, behoort tot de bevoegdheid van de raad, die daarbij beleidsruimte heeft. De rechtbank toetst of de raad in redelijkheid tot het besluit heeft kunnen komen. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het besluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met besluit te dienen doelen.⁴ Het besluit moet zorgvuldig worden voorbereid en berusten op een deugdelijke motivering.

Bereikbaarheid van het bedrijf bij eisers 1

7. Niet langer in geschil is dat het bedrijf op de percelen van eisers 1 ook via de zuidoostelijk gelegen entree aan de Karel Doormanstraat bereikbaar is door de herplaatsing van het uitzonderingsbord voor bestemmingsverkeer onder het verbodsbord voor vrachtwagens. Partijen hebben verder uitvoerig debat gevoerd over de bereikbaarheid aan de noordzijde. De rechtbank neemt gegeven dit debat aan dat partijen tot uitgangspunt nemen dat alleen een toegang via de zuidelikoostelijke ingang onvoldoende is dan wel een serieuze beperking oplevert voor de uitoefening van de bedrijfsactiviteiten op het perceel.

7.1 Eisers 1 hebben toegelicht dat zij de bedrijfsruimte verhuren aan een bedrijf dat restpartijen voor detailhandel verhandelt. De partijen worden met vrachtwagens van en naar de opslag vervoerd en naast de zuidelijke ingang overdag, waarvoor restricties gelden, wordt ook de noordelijke ingang gebruikt, wat 24 uur per dag en zeven dagen per week kan. Hoewel de meeste vrachtwagens een kleinere lengte hebben (16,5 meter als het gaat om een vrachtwagen met oplegger en 18,75 meter als het gaat om een vrachtwagen met aanhangwagen), bezoeken ook vrachtwagens met ondeelbare lading met een lengte van 22 meter het bedrijf. Volgens eisers 1 is de bedrijfsruimte na herinrichting ieder geval aan de noordzijde niet langer bereikbaar voor vrachtwagens met de drie verschillende lengtes. De vrachtwagens worden achterwaarts geladen en gelost. In de nieuwe situatie kunnen zij echter niet meer recht achteruit rijden, terwijl achteruit indraaien door de beoogde breedte van de weg en beoogde voorzieningen, zoals een afvalverzamelpunt en parkeerplaatsen, ook

⁴ ABRvS, 29 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1169.

niet mogelijk is. De draaicurves van de weg zijn ontoereikend en de tekeningen van de raad kloppen niet. Vrachtwagens kunnen niet zijdelings verplaatsen. Zelfs vrachtwagens met een lengte van 16,5 meter zullen over een beoogd woningperceel moeten rijden om het bedrijfsgebouw te kunnen bereiken. Uitmaken is daarnaast alleen mogelijk bij lege parkeerplaatsen en over het trottoir. Verder zijn de wegen van en naar het bedrijfsgebouw door de wegverlegging niet geschikt voor vrachtwagens. Eisers 1 wijzen bij een en ander onder meer op de door hen overgelegde tekeningen die zijn opgesteld door verkeersdeskundige Korver.

7.2 De raad stelt zich op het standpunt dat eisers 1 opkomen tegen de beoogde feitelijke inrichting van de weg, maar dat is niet appellabel. In aanvulling op en gedeeltelijk in afwijking van het bestreden besluit stelt de raad daarnaast, onder verwijzing naar tekeningen van Geo Infra B.V., dat het feitelijk niet mogelijk is om met een Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV) van 22 meter het bedrijventerrein en dus ook niet de noordzijde van de bedrijfsruimte te bereiken. Voor combinaties met een lengte tot 19,25 meter blijven alle relevante kruispunten en bochten op het bedrijventerrein wel toegankelijk. Ook kunnen deze combinaties door middel van steken zich zijdelings verplaatsen en zo de noordzijde van het bedrijfsgebouw bereiken om achterwaarts te kunnen laden en lossen.

7.3 De rechtbank overweegt dat eisers 1 opkomen voor het belang van hun huurder en daarmee ook in voldoende mate voor hun eigen belang. Dat belang is er in gelegen dat ook via de noordelijke zijde van de bedrijfsruimte kan worden geladen en gelost via de achterzijde van de vrachtauto's. In geschil is of dat als gevolg van het onttrekkingsbesluit dat straks nog wel kan dan wel dat die mogelijkheid onevenredig wordt beperkt. Ook is in geschil of in de huidige situatie vrachtwagencombinaties met een lengte van 22 meter kunnen komen laden en lossen en of dit toegestaan en daarmee of dit belang als zodanig door de raad had moeten worden meegewogen.

7.4 Om de vraag te kunnen beantwoorden of de raad in redelijkheid tot de onttrekking van de weg aan de openbaarheid heeft besloten en of eventuele nadelige gevolgen voor eiser 1 niet onevenredig zijn aan de met dat besluit te dienen doelen, is vereist dat het besluit berust op een motivering, waarbij blijkt is gegeven van een zorgvuldige afweging van alle relevante belangen. Dat impliceert dat die relevante belangen zorgvuldig in kaart zijn gebracht.

7.5 De rechtbank is van oordeel dat de raad nog onvoldoende zorgvuldig de belangen van eisers 1 hebben geïnventariseerd. Hierdoor heeft nog geen volledige belangenafweging plaatsgevonden. De rechtbank overweegt hiertoe als volgt.

7.6 Nu de raad zich op het standpunt heeft gesteld dat in de nieuwe situatie vrachtwagencombinaties met een lengte tot 19,25 meter de noordelijke toegang tot de bedrijfsruimte achterwaarts en zo nodig door middel van steken kunnen bereiken, is de rechtbank van oordeel dat aan dit belang van eisers 1 voldoende is tegemoetgekomen. De raad zegt hiermee namelijk toe dat de bedrijfsruimte aan de noordzijde praktisch en veilig toegankelijk blijft voor vrachtwagencombinaties tot deze lengte. Indien dat in de door de raad beoogde situatie straks feitelijk niet het geval zal blijken te zijn, bijvoorbeeld omdat over parkeerplaatsen moet worden gereden, dan kunnen eisers 1 de raad hieraan houden. De verplichting om voor een toegankelijke en veilige inrichting van de weg te zorgen, berust immers bij de gemeente. Ten overvloede wijst de rechtbank nog op het feit dat de raad

meermaals heeft uitgesproken bereid te zijn om in samenspraak met eisers 1 ter plaatse naar de inrichting van de weg te kijken nu de inrichtingsschets daarvoor de ruimte biedt. Hoewel de raad zich daartoe niet verplicht acht, wil hij eisers 1 hiermee tegemoetkomen. Indien partijen tot het voorgestelde overleg komen, acht de rechtbank het raadzaam dat de raad met zijn deskundige ook zorgvuldig kennisneemt van de kritiekpunten van Korver waarop eisers 1 hebben gewezen.

7.7 Anders ligt het voor het geschilpunt over vrachtautocombinaties met een lengte tot 22 meter. De rechtbank volgt de raad niet in zijn standpunt dat het in de huidige situatie feitelijk onmogelijk is om met een dergelijke vrachtwagencombinatie de noordzijde van de bedrijfsruimte te bereiken. Eisers 1 hebben het tegendeel aannemelijk gemaakt met hun toelichting dat bij de huidige bedrijfsactiviteiten ‘incidenteel’ (wat nader is toegelicht als soms vier tot vijf dagen achter elkaar en soms twee weken niet) een combinatie van 22 meter achterwaarts de noordzijde van het bedrijf bereikt, tezamen met de verklaring van De Rooy, waaruit volgt dat de route Molendijk-Stellingmolen-Wipmolen-Van Heemskerckstraat wel degelijk is af te leggen. Daarbij komt dat Geo Infra B.V. in haar door de raad overgelegde memo van 11 juli 2025 heeft opgemerkt dat *“het standaardvoertuig LZV [...], ‘Trekker met oplegger, starre as van 22 meter’ in theorie fysiek niet in staat is het bedrijventerrein te betreden. Echter de gehanteerde rijcurves zijn redelijk 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.”* Daargelaten de vraag wat dit betekent voor de veiligheid, valt dus ook uit deze memo af te leiden dat combinaties van 22 meter de noordelijke zijde van de bedrijfsruimte kunnen bereiken.

7.8 De rechtbank volgt de raad ten tweede niet in het standpunt dat het niet is toegestaan om met een vrachtautocombinatie van 22 meter het bedrijventerrein op te rijden omdat daarvoor de toestemming ontbreekt. Eisers 1 hebben steeds gesteld dat het niet gaat om een LZV, waar de raad steeds vanuit gaat, maar om een trekker met oplegger met ondeelbare lading met een lengte van 22 meter. De rechtbank zal daarvan uitgaan, nu een LZV een nog langere maximumlengte kent en eisers 1 het steeds hebben gehad over een lengte tot 22 maximaal meter en de raad niet bij eisers 1 is nagegaan welke vrachtwagencombinaties relevant zijn voor de bedrijfsvoering. Uit de overgelegde correspondentie tussen eisers 1 en RDW leidt de rechtbank vervolgens af dat volgens de RDW voor het type combinatie waar eisers 1 op doelen geen ontheffing nodig is. Dit wordt bevestigd door het gestelde in artikel 5.18.13, eerste lid, aanhef en onder b, van de Regeling voertuigen. Dit brengt de rechtbank tot de conclusie dat het feitelijk gebruik van de combinaties tot deze lengte ook zonder ontheffing is toegestaan.

7.9 Het voorgaande betekent dat de raad het belang van eisers 1 om aan de noordzijde van de bedrijfsruimte bereikbaar te zijn en te blijven voor trekkers met oplegger tot 22 meter wel had moeten meewegen. De rechtbank ziet aanleiding de raad in de gelegenheid te stellen om dit gebrek te herstellen.

7.10 De rechtbank geeft de raad mee, voor het geval hij het onttrekkingsbesluit wil handhaven, zich nader te verdiepen in de bedrijfssituatie bij eisers 1 ter plaatse. In de beroepsprocedure tegen het eerdere onttrekkingsbesluit is overwogen dat de raad niet op de hoogte was van de lengte van de vrachtauto's waarvan gebruik wordt gemaakt. Ook na het tweede onttrekkingsbesluit is in beroep relevante informatie naar boven gekomen, zoals de

typen vrachtwagencombinaties en de frequentie waarmee langste combinatie van en naar de bedrijfsruimte komt. Die informatie had de raad bij een zorgvuldige belangeninventarisatie reeds voor het besluit te weten kunnen komen. Hoewel de inventarisatie en afweging van belangen primair aan de raad is, kan de rechtbank zich in het licht van het hiervoor weergegeven toetsingskader voorstellen dat de raad ook nagaat wat de gevolgen zijn voor eisers 1 als de bedrijfsruimte na herinrichting niet meer met een 22 meter lange combinatie zou kunnen worden bereikt. Voorts kan de raad bij de belangenafweging ook de omstandigheid van de huidige inrichting en veiligheid van de weg betrekken.

Parkeeronderzoeken

8. Eisers 1 voeren dat het parkeeronderzoek niet zorgvuldig tot stand is gekomen. Vrachtwagenchauffeurs die buiten openingstijden arriveren of die verplicht moeten rusten, kunnen nu op het vrachtwagenparkeerterrein parkeren. Uit het parkeeronderzoek van Mobycon blijkt dat op drie van de zes dagen waarop is gemeten 100% van de veertien vrachtwagenparkeerplaatsen bezet waren en op de drukste momenten was de bezetting 114% en 138%. Het belang van het parkeerterrein is dus groot, zeker nu ook elders in de Van Heemskerckstraat parkeergelegenheid komt te vervallen. Hoeveel plaatsen dat zijn is niet bekend en hoeveel vrachtwagenparkeerplaatsen elders moeten worden opgevangen dus ook niet. Het parkeeronderzoek van Datacount naar het alternatief Reinierpolder I & II is daarnaast niet representatief, nu daaruit niet blijkt hoeveel plaatsen er voor vrachtwagens beschikbaar zijn. Eisers gaan er onder verwijzing naar pagina 7 dat rapport vanuit dat er daar geen vrachtwagenparkeerplaatsen zijn. Ook is in dat onderzoek niet gekeken naar de capaciteit tijdens topdrukte. De aanvullende parkeernotitie van de raad laat weliswaar het aantal van 64 tot 74 beschikbare parkeerplaatsen zien, maar dit laat de overige kritiek echter onverlet. Er is niet gekeken naar de bezettingsgraad op de drukste uren. Verder zijn de gevolgen voor de parkeerdruk van andere plannen, zoals het parkeerverbod voor de kom Dinteloord en het uitbreidingsplan Reinierpolder III, niet onderzocht.

8.1 De raad stelt zich op het standpunt dat eisers 1 beschikken over een eigen parkeerterrein aan de zuidzijde van het bedrijfsgebouw op hun percelen. Wat eisers 1 tegen de parkeeronderzoeken hebben aangevoerd, is daarom niet relevant. Verder blijkt volgens de raad uit de parkeeronderzoeken dat de Reinierpolder I & II een goed alternatief is om de parkeerdruk van vrachtwagens uit Dinteloord op te vangen. Met het uitbreidingsplan Reinierpolder III is geen rekening gehouden omdat niet zeker is of de uitbreiding daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

8.2 De rechtbank kan de raad volgen in zijn hiervoor weergegeven standpunt, mede gelet op de uitgevoerde parkeeronderzoeken en het memo van 22 juli 2024. Op het parkeerterrein op de percelen van eisers 1 kan reeds een deel van de eigen parkeerbehoefte zelf worden opgelost, zodat er daarom hooguit een beperkte behoefte zal zijn om te parkeren in de nabije openbare ruimte of op de verder gelegen Reinierpolder I & II. Ten aanzien van die laatste locatie heeft de raad zich op het standpunt kunnen stellen dat daar voldoende vrachtwagenparkeerplaatsen zijn om vrachtwagens die straks niet meer op het vrachtwagenparkeerterrein kunnen parkeren op te vangen. Uit het rapport van Mobycon en het genoemde memo leidt de rechtbank af dat de parkeerdruk op het vrachtwagenparkeerterrein, met veertien vrachtwagenplaatsen ten opzichte van een totale capaciteit van 43 parkeerplaatsen in de gehele Van Heemskerckstraat waar ook vrachtwagens kunnen parkeren, hoog is. Op het drukst gemeten moment op de

Reinierpolder I & II waren er echter 42 vakken voor het parkeren van vrachtwagens beschikbaar. Reeds op grond hiervan acht de rechtbank voldoende aannemelijk gemaakt dat er voldoende capaciteit zal zijn op de Reinierpolder I & II om te voorzien in de parkeerbehoefte die er nu is op het vrachtwagenparkeerterrein en de rest van de Van Heemskerckstraat in Dinteloord. Dat op de Reinierpolder I & II geen vrachtwagenparkeerplaatsen als zodanig zijn aangewezen, maakt voor de parkeergelegenheid voor vrachtwagens aldaar niet uit. Verder hoefde de raad geen onderzoek te laten doen naar eventuele invloed van mogelijk toekomstige ontwikkelingen van een parkeerverbod voor vrachtwagens in de kom Dinteloord en de uitbreiding van Reinierpolder III. Eisers 1 hebben onvoldoende concreet gemaakt waarom deze deels onzekere toekomstige omstandigheden de bevindingen van de parkeeronderzoeken wezenlijk anders zouden maken.

8.3 Eisers 2 hebben geen kritiek geuit op de parkeeronderzoeken als zodanig, maar wel op het gegeven dat geen onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het moeten parkeren op de Reinierpolder I & II voor de omliggende bedrijven. De rechtbank zal hierna daar op ingaan.

Belangen van de omliggende bedrijven bij het vrachtwagenparkeerterrein

9.1 Voor eisers 1 betekent het moeten parkeren op bedrijventerrein Reinierpolder I & II dat niet langer 24 uur per dag kan worden geladen en gelost en hogere kosten kosten omdat dat terrein veertien kilometer verderop ligt.

9.2 Eisers 2 voeren aan dat de raad weliswaar onderzoek heeft laten doen naar de vraag en het aanbod van vrachtwagenparkeerplaatsen in Dinteloord en alternatieven, maar heeft nagelaten om in kaart te brengen welke omliggende bedrijven belang hebben bij het in stand houden van de vrachtwagenparkeerplaatsen. De totale parkeerbehoefte is wel bekend, maar niet welk deel van die behoefte bestaat uit bestemmingsverkeer en welk deel bestaat uit verkeer dat op (internationale) doorreis is. Eisers 2 menen dat hun belangen onevenredig worden geschaad door het onttrekkingsbesluit. Ook voor hen zijn er praktische en financiële gevolgen als zij voortaan in de Reinierpolder I & II in Steenbergen moeten parkeren. Een enkele rit is in het gunstigste geval twaalf minuten rijden. 5.1.2.e vreest daarnaast dat zijn bedrijfspanden voor huurders en hun klanten minder goed bereikbaar zullen zijn voor (groot) verkeer en dat er parkeeroverlast zal ontstaan. 5.1.2.e en 5.1.2.e 5.1.2.e geldt dat zij met hun bedrijfswagens, aanhangers en grote(re) vrachtwagencombinaties van leveranciers van hun bouw- en installatiebedrijven aangewezen zijn op het huidige vrachtwagenparkeerterrein tegenover hunloodsen. Het vrachtwagenparkeerterrein is verder van belang voor het 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e Regelmatig komen deze vrachtwagens voor of na sluitingstijd aan op het bedrijventerrein en alleen het vrachtwagenparkeerterrein is dan een geschikte plaats om te parkeren. 5.1.2.e is beroepschauffeur en het vrachtwagenparkeerterrein is de enige geschikte plaats om zijn vrachtauto te parkeren. 5.1.2.e ten slotte een transportbedrijf en ook hij heeft er belang bij dat vrachtwagens, die zijn aan de Van Heemskerckstraat gelegen loods als bestemming hebben, op het vrachtwagenparkeerterrein kunnen parkeren.

9.3 De rechtbank constateert dat het bestreden besluit er geen blijk van geeft dat de raad de verschillende en ook gelijklopende belangen van de individuele eisers bij behoud van het

vrachtwagenparkeerterrein goed in kaart heeft gebracht. Wat het besluit concreet betekent voor de bedrijfsvoering van de individuele bedrijven, is niet inzichtelijk gemaakt. Die inventarisatie op bedrijfsniveau is wel vereist om een goede belangenafweging te kunnen maken en dat ook inzichtelijk te kunnen motiveren. Dat was ook de eerdere opdracht van de rechtbank. De raad zal in de gelegenheid worden gesteld dit alsnog te doen. Daarbij kan wat eisers 2 en ook eisers 1 aan belangen hebben aangevoerd in deze beroepsprocedure als vertrekpunt dienen. Voor de goede orde merkt de rechtbank op dat het oordeel dat er voldoende parkeergelegenheid op Reinierpolder I & II bestaat voor de totale parkeerbehoefte, niet automatisch betekent dat met de individuele bedrijfsbelangen van eisers voldoende rekening is gehouden.

Vrachtwagenparkeerterrein: is onttrekking een geschikt middel?

10. Eisers 2 hebben aangevoerd dat het doel van het verminderen van vrachtwagenbewegingen in de bebouwde kom van Dinteloord niet met de onttrekking van het vrachtwagenparkeerterrein aan de openbaarheid wordt bereikt. Vrachtwagens van omliggende bedrijven mogen nog steeds in de Van Heemskerckstraat en de Wipmolen komen. De rechtbank is anders dan eisers 2 van oordeel dat onttrekking van het vrachtwagenparkeerterrein aan de openbaarheid een geschikt middel is voor (onder meer) het verminderen van vrachtwagenbewegingen. Niet in geschil is dat het vrachtwagenparkeerterrein ook in aanzienlijke mate wordt gebruikt door vrachtwagens die op doorreis zijn en dus geen bestemmingsverkeer vormen. Met het ontvallen van het vrachtwagenparkeerterrein acht de rechtbank het gevolg aannemelijk dat doorreizende chauffeurs minder snel binnen de kom van Dinteloord parkeergelegenheid zullen zoeken.

Onbedoelde rechtsgevolgen?

11. Eisers 2 hebben aangevoerd dat als gevolg van de volgordelijkheid van het bestreden besluit, het gewijzigde bestemmingsplan, de mogelijk verschillende uitkomsten van de beroepsprocedures daartegen en het feit dat de gemeente geen eigenaar is van de gronden waarop de nieuwe weg komt, er onbedoelde rechtsgevolgen kunnen optreden die ertoe leiden dat verschillende bedrijven onbereikbaar zullen raken. Ter zitting heeft de gemachtigde van eisers 2 deze beroepsgrond ingetrokken zodat de rechtbank deze niet meer zal bespreken.

Ongerechtvaardigde beperking van vrachtverkeer?

12. Eisers 2 voeren aan dat er beperkingen zijn in de bereikbaarheid van hun bedrijven door vrachtauto's met de drie verschillende lengtes die ook tussen eisers 1 en de raad onderwerp van discussie zijn geweest. Zij wijzen op de door hen overgelegde tekeningen van rijcurves van verkeersdeskundige Korver. De beoogde alternatieve weg is voor vrachtwagens met een oplegger van 22 meter te krap, chauffeurs van vrachtwagencombinaties van 16,5 en 18,75 meter kunnen straks niet door de bochten kijken en vrachtauto's van 16.5 meter kunnen niet in de loodsen aan de 5.1.2.e t/m c rijden.

12.1 De rechtbank overweegt dat eisers 2 kunnen opkomen voor het belang van de bereikbaarheid van hun bedrijven. De raad stelt dat er geen probleem is bij het laden en het lossen op het bedrijventerrein en heeft bij het verweerschrift een overzicht gevoegd waaruit

de toegankelijkheid volgt voor vrachtautocombinaties van 16,5 en 19,25 meter op vier van de vijf weergegeven kruispunten/bochten op het bedrijventerrein. De rechtbank gaat ervan uit dat de raad hiermee dit niveau van toegankelijkheid minimaal wenst te handhaven bij herinrichting en in zoverre is aan een deel van het belang van eisers 2 tegemoetgekomen.

12.2 Nog niet duidelijk is echter in hoeverre de bereikbaarheid (de ‘inrijdbaarheid’) van de loodsen aan de ^{5.1.2.e} is gewaarborgd in de nieuwe situatie. Hier wreekt zich wederom dat dit gestelde belang niet eerst in kaart is gebracht door de raad alvorens een belangenafweging te maken. Hetzelfde geldt voor het gestelde belang om met combinaties tot 22 meter de bedrijven aan de Van Heemskerckstraat te kunnen bereiken, waarbij de rechtbank aantekent dat zij, onder verwijzing naar haar overwegingen onder 7.7 en 7.8 hiervoor, aanneemt dat het bedrijventerrein in de huidige situatie wel voor een dergelijk lange combinatie feitelijk en legaal toegankelijk is. De rechtbank zal de raad ook op deze punten in de gelegenheid stellen het gebrek te herstellen. Herstel vraagt een inventarisatie van de belangen van eisers 2 op individueel bedrijfsniveau, van in ieder geval de feitelijke bereikbaarheid, het gebruik van de vrachtautocombinaties met verschillende lengtes en de gevolgen van het onttrekkingsbesluit voor eisers 2. Nadat de relevante belangen in kaart zijn gebracht, kan de raad pas een volledige belangenafweging verrichten.

Conclusie en gevolgen

13. Zoals hiervoor is overwogen onder 7.9, 9.3 en 12.2 is het bestreden besluit op een aantal punten nog onvoldoende zorgvuldig voorbereid. Dit betekent ook dat het bestreden besluit nog onvoldoende draagkrachtig is gemotiveerd. Nu een aantal belangen nog onvoldoende in kaart zijn gebracht of ten onrechte niet zijn meegewogen, is nog geen sprake van een complete belangenafweging en een deugdelijke motivering daarvan.

13.1 Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan de rechtbank het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen de gebreken in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb doet de rechtbank dan een tussenuitspraak. De rechtbank ziet aanleiding om de raad in de gelegenheid te stellen de gebreken te herstellen. Dat herstellen kan hetzij met een aanvullende motivering waaruit blijkt van een zorgvuldige voorbereiding op genoemde punten, hetzij, voor zover nodig, met een nieuwe beslissing, na of tegelijkertijd met intrekking van het nu bestreden besluit. De rechtbank bepaalt de termijn waarbinnen de raad de gebreken kan herstellen op acht weken na verzending van deze tussenuitspraak.

13.2 De raad moet op grond van artikel 8:51b, eerste lid, van de Awb én om nodeloze vertraging te voorkomen zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen twee weken, meedelen aan de rechtbank of hij gebruik maakt van de gelegenheid de gebreken te herstellen. Als de raad gebruik maakt van die gelegenheid, zal de rechtbank eisers in de gelegenheid stellen binnen vier weken te reageren op de herstelpoging van de raad. In beginsel, ook in de situatie dat de raad de hersteltermijn ongebruikt laat verstrijken, zal de rechtbank zonder tweede zitting uitspraak doen op de beroepen.

13.3 Het geding zoals dat na deze tussenuitspraak wordt gevoerd, blijft in beginsel beperkt tot de beroepsgronden zoals die zijn besproken in deze tussenuitspraak, omdat het

inbrengen van nieuwe geschilpunten over het algemeen in strijd met de goede procesorde wordt geacht. De rechtbank verwijst naar de rechtspraak van de Afdeling.⁵

13.4 De rechtbank houdt iedere verdere beslissing aan tot de einduitspraak op de beroepen. Dat laatste betekent ook dat zij over de proceskosten en het griffierecht nu nog geen beslissing neemt.

⁵ ABRvS, 12 juni 2013, ECLI:NL:RVS:2013:CA2877.

Beslissing

De rechtbank:

- draagt de raad op om binnen twee weken na verzending van deze tussenuitspraak de rechtbank mee te delen of hij gebruik maakt van de gelegenheid de gebreken te herstellen;
- stelt de raad in de gelegenheid om binnen acht weken na verzending van deze tussenuitspraak de gebreken te herstellen met inachtneming van de overwegingen en aanwijzingen in deze tussenuitspraak;
- houdt iedere verdere beslissing aan.

Deze uitspraak is gedaan op 6 mei 2026 door mr. M.J. Schouw, rechter, in aanwezigheid van mr. S.C.J.J. van Roij, griffier.

griffier

rechter

Een afschrift van deze uitspraak is verzonden aan partijen op:

6 MEI 2026

Bent u het niet eens met deze uitspraak?

Tegen deze tussenuitspraak staat nog geen hoger beroep open. Tegen deze tussenuitspraak kan hoger beroep worden ingesteld tegelijkertijd met hoger beroep tegen de (eventuele) einduitspraak in deze zaken.

"VOOR FOTOKOPIE CONFORM"
De griffier van de rechtbank
Zeeland-West-Brabant



Bijlage: voor deze uitspraak belangrijke wet- en regelgeving

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 3:2

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Wegenwet

Artikel 9, eerste lid

Een weg, niet behorende tot de in artikel 8 bedoelde, kan aan het openbaar verkeer worden onttrokken bij een besluit van den raad der gemeente, waarin de weg is gelegen.

Regeling voertuigen

Artikel 5.18.13, eerste lid, aanhef en onder b

In afwijking van artikel 5.18.12 mag, voor zover niet op andere wijze op het voertuig of samenstel van voertuigen, of voor zover niet binnen de afmetingen van het voertuig of samenstel van voertuigen, kan worden geladen, bij het vervoer van in de lengte ondeelbare lading:

(...)

onverminderd onderdeel a, de lengte van een trekker en oplegger, met inbegrip van de lading, meer bedragen dan ingevolge artikel 5.18.11, eerste lid, is toegestaan doch niet meer dan voor dat vervoer noodzakelijk is met een maximum van 22,00 m.



de Rechtspraak

Rechtbank Zeeland-West-Brabant

90006 ZN: 24-8004

Rechtbank Zeeland-West-Brabant

Postbus 90110 4800RA BREDA the Netherlands

Postbus 6 4650AA
Naam: Gemeentehuis Steenberg
Adres: BUITEN DE VESTE 1, 4652GA

RT-SCB-B OG-EM 1509

postnl

Frankering betaald

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

R Aangetekend

D-A-1

POSTNL

De raad van de gemeente Steenberg
Postbus 6
4650AA STEENBERGEN NB



3SXFAA6438426