



## Notitie

betreft: Beoordeling ontwerpbestemmingsplan Waardenburg, Steenweg 57  
datum: 7 november 2013  
referentie: TKe/TKe/KS/DJ 2843-1-NO-001

### 1 Inleiding

Op 4 oktober 2013 heeft de gemeente Neerijnen het bestemmingsplan "Waardenburg, Steenweg 57" in ontwerp ter inzage gelegd. Het bestemmingsplan maakt een supermarkt, commerciële ruimten en appartementen mogelijk op korte afstand van bestaande woningen.

In opdracht van Stichting Achmea Rechtsbijstand zijn het ontwerpbestemmingsplan en de onderliggende technische onderzoeken beoordeeld. In voorliggende notitie gaan wij nader in op onze bevindingen.

### 2 Beoordeling

#### *Toetsing aan beleidskaders*

Bij nieuwe ontwikkelingen is het sinds oktober 2012 verplicht de zogenaamde "ladder voor duurzame verstedelijking" te doorlopen. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt het stappenplan conform deze ladder ook uitgelegd (zie pagina 11). Vervolgens wordt zonder enige onderbouwing echter geconcludeerd dat het plan niet in strijd is met rijksbeleid en (blijkbaar) dus voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit is niet vanzelfsprekend nu buiten de stedelijke kern van Waardenburg detailhandel in nieuwbouw gerealiseerd wordt waarbij de supermarkt verhuisd vanuit deze kern en aldaar leegstand achterlaat.

Wij achten de ontwikkeling in het kader van deze ladder dan ook onvoldoende onderbouwd.

#### *Bestemmingsplanregels en verbeelding*

Bij bestudering van de bestemmingsplanregels en de planverbeelding valt op dat de juridische regeling veel meer mogelijk maakt dan hetgeen in de toelichting bij het bestemmingsplan beschreven wordt als initiatief en dan hetgeen waarvan in de technische onderzoeken is uitgegaan.

De regels behorende bij de bestemming "Gemengd" staan bijvoorbeeld zonder nadere randvoorwaarden "detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kantoren en gestapelde woningen" toe. Aan bedrijfsgebouwen en bedrijfswoningen wordt de beperking opgelegd dat deze binnen het bouwvlak dienen te worden gebouwd en aan een maximale bouwhoogte (11,5 meter) en goothoogte (8,3 meter) dienen te voldoen.

# PEUTZ

Dit leidt tot meer flexibiliteit en tot meer (ongewenste) invullingen van het perceel binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan, dan wenselijk is. Als voorbeelden kunnen genoemd worden:

- het bouwvlak dat is opgenomen in het bestemmingsplan is veel groter dan voor het bouwplan (zoals weergegeven in hoofdstuk 5 van de toelichting) benodigd is;
- detailhandel wordt niet beperkt tot de 900 m<sup>2</sup> vvo die in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt genoemd. Het bouwvlak heeft een oppervlakte van bijna 3.000 m<sup>2</sup> en biedt de mogelijkheid om 2 tot 3 bouwlagen te realiseren;
- conform jurisprudentie dienen de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan onderzocht te worden. Nu een grote uitbreiding van detailhandel mogelijk is, had een distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd dienen te worden, zeker gegeven de recente jurisprudentie aangaande de realisatie van detailhandel;
- het aantal woningen is niet begrensd. Bovendien is de formulering van de bouwregels juridisch niet sluitend, waardoor woningen ook buiten het bouwvlak en zonder hoogtebeperkingen gerealiseerd kunnen worden;
- de bestemmingsomschrijving staat maatschappelijke voorzieningen en kantoren toe. Uit de toelichting blijkt echter niet dat er andere dan commerciële voorzieningen beoogd zijn, het opnemen van deze bestemmingen (zeker zonder dat aangegeven wordt dat dit uitsluitend als nevenfunctie / ondergeschikte functie kan) is dan ook overbodig. In feite kan binnen deze ruime bestemmingsomschrijving in plaats van een supermarkt met woningen ook een grote afkickkliniek, daklozenopvang of asielzoekerscentrum gerealiseerd worden.

## *Stedenbouwkundige inpassing*

Ten aanzien van de stedenbouwkundige inpassing kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:

- opvallend is de grote bouwmassa in deze omgeving. Het perceel lijkt eigenlijk te klein voor de beoogde bouwmassa en bouwhoogte. Door de zeer beperkte afstand tot de woning Steenweg 59 in combinatie met een bouwhoogte van 11,5 meter is van bescherming van privacy weinig sprake;
- de locatie van het laden en lossen is ronduit ongelukkig gekozen, waardoor (geluid)hinder naar de naastgelegen woning aan de Steenweg 59 onvermijdelijk is. Door een betere positionering van het bouwblok en slimmere keuzes voor de locatie van de expeditie had tot een veel betere stedenbouwkundige inpassing gekomen kunnen worden;
- in de toelichting wordt aangegeven dat een groene buffer is voorzien aan de oostzijde van het perceel om vrachtauto's uit het zicht te houden vanaf omliggende woningen. Op basis van de inrichtingstekening, de beperkte afstand tussen het bouwvlak en de perceelsgrens (die voldoende breedte dient te zijn voor een vrachtauto en daarmee nauwelijks ruimte meer laat voor een groenvoorziening) en de planverbeelding (waarin geen bestemming groen is opgenomen aan de oostzijde), kan slechts geconstateerd worden dat deze opzet niet zal slagen;



- in het bezonningsonderzoek wordt terecht geconstateerd dat gedurende het gehele jaar aan het einde van de middag schaduw hinder zal ontstaan. Hoewel formeel aan de richtlijnen voldaan wordt, is wel sprake van een aanzienlijke verslechtering omdat de zomeravondzon ter plaatse van de woning Steenweg 59 fors afneemt.

#### *Technische onderzoeken*

Van de technische onderzoeken valt met name het akoestisch onderzoek op. Ten aanzien van de gehanteerde uitgangspunten en het voorgestelde toetsingskader worden onderstaand diverse opmerkingen gemaakt. Deze hebben direct gevolg voor de akoestische inpasbaarheid van het initiatief.

#### **Uitgangspunten**

- de in het akoestisch onderzoek aangehouden verkeersgeneratie is fors lager dan de verkeersgeneratie die in de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 4.11) genoemd wordt als uitkomst van het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek, dat als bijlage 8 bij de toelichting gevoegd is. Het akoestisch onderzoek gaat uit van een totale verkeersgeneratie van 1.541 mvt/etm, terwijl het verkeersonderzoek voor een representatieve zaterdag uitkomt op 1.932 mvt/etm (derhalve 25% hoger).
- voorts wordt in het akoestisch onderzoek gesteld dat verkeerscijfers van het CROW een sterke overschatting geven van de werkelijke verkeersgeneratie van bouwplannen. Deze stelling wordt onvoldoende onderbouwd en het door de initiatiefnemer uitgevoerde verkeerskundig onderzoek lijkt ook anderszins aan te geven;
- de aangehouden bronvermogens voor winkelwagens zijn alleen haalbaar als sprake is van "stille" winkelwagens (veelal voorzien van kunststof mand). Er dient derhalve op toegezien te worden dat na realisatie van het bouwplan ook daadwerkelijk gebruik gemaakt gaat worden van dit type winkelwagens;
- voor het bronvermogen van dichtslaande portieren (die voor de optredende maximale geluidniveaus bepalend zijn) is 98 dB(A) gehanteerd. Dit is lager dan de normaliter te hanteren waarden. Gangbaar is om voor dichtslaande portieren een waarde van ca. 100 dB(A) te hanteren. Door een bronvermogen van 98 dB(A) te hanteren wordt exact voldaan aan de grenswaarde van 60 dB(A) in de nachtperiode.

#### **Toetsingskader**

- in het akoestisch onderzoek wordt een te hanteren geluidgrenswaarde van 55 dB(A) voorgesteld omdat sprake zou zijn van een gemengd gebied. Nog afgezien van het feit dat in voorliggende situatie de karakterisering "gemengd gebied" op z'n minst twijfelachtig is, is het bij nieuwe inrichtingen hoogst ongebruikelijk om een richtwaarde van meer dan 50 dB(A) te hanteren. Immers, er is sprake van een nieuwe situatie, waarbij maatregelen mogelijk (moeten) zijn om aan deze waarde van 50 dB(A) te kunnen voldoen. Indien niet aan een richtwaarde van 50 dB(A) voldaan kan worden voor een nieuw bedrijf op een nieuwe locatie, kan de vraag gesteld worden of de locatie wel zo geschikt is;
- het hanteren van een toetsingskader van 55 dB(A) klemt te meer nu bij de omliggende woningen reeds sprake is van een forse geluidbelasting vanwege weg-



en railverkeerslawaai. De cumulatie van weg-, rail- en industrielawaai is voor de omliggende woningen niet onderzocht, het is dus onduidelijk welke cumulatieve geluidbelasting er optreedt, zowel op de gevels als in de woningen. De woning Steenweg 59 is bijvoorbeeld een systeembouw-woning, waarbij de geluidwering van de gevel niet uitzonderlijk hoog zal zijn. Het is dus zeer de vraag of in de woning een voldoende woon- en leefklimaat resteert na realisatie van de beoogde supermarkt;

- bij de beoordeling van de maximale geluidniveaus in de dagperiode wordt het laden en lossen van vrachtauto's uitgesloten. Dit is weliswaar correct bij toetsing aan het Activiteitenbesluit, maar dient in het kader van de beoordeling of sprake is van "goede ruimtelijke ordening" wel inzichtelijk gemaakt en getoetst te worden. Dit is zeker relevant nu het laden en lossen zeer dichtbij de naastgelegen woning Steenweg 59 plaatsvindt;
- ten aanzien van het toetsingskader voor de nieuwe aanpandige appartementen wordt in het onderzoek gesteld dat omdat dit aanpandige gebouwen zijn, er volgens het Activiteitenbesluit geen toetsing hoeft plaats te vinden voor wat betreft de geluidbelasting op de gevel. Dit is een onjuiste interpretatie van het Activiteitenbesluit. Voor aanpandige woningen zijn *aanvullende* eisen opgenomen om ook bescherming te bieden tegen de overdracht van geluid via inpandige overdrachtswegen. Dit betreft de toetsing van de optredende binnengeluidniveaus aan een grenswaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde. Dit laat onverlet dat tevens de geluidbelasting op de gevel getoetst dient te worden net zoals bij niet-aanpandige woningen. Hiervoor wordt in het Activiteitenbesluit een grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde gehanteerd.

#### Beoordeling akoestische inpasbaarheid

Rekening houdend met de tekortkomingen in de uitgangspunten en de onjuiste toepassing van het toetsingskader, kan gesteld worden dat de vestiging van de supermarkt en bijbehorende commerciële ruimten en appartementen leiden tot een slecht woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen, alsook bij de nieuwe appartementen.

In feite is de voorgestelde ontwikkeling in deze vorm niet inpasbaar in de omgeving.

#### Financiële haalbaarheid

In de Nota van inspraak wordt aangegeven dat het plan economisch haalbaar is. Nu de 11 appartementen in deze vorm in ieder geval niet akoestisch inpasbaar zijn en derhalve niet (in deze vorm) gerealiseerd kunnen worden, kan dit gevolgen hebben voor de financiële haalbaarheid van het plan. Bovendien wordt niet gesproken over de te verwachten (forse) planschade-claims.



### 3 Conclusie

Na bestudering van het ontwerpbestemmingsplan komen wij tot de conclusie dat het plan het woon- en leefklimaat ter plaatse van de nabijgelegen woningen bovenmatig verslechtert en bovendien zijn de ontwikkelingen niet op een juiste wijze en met teveel flexibiliteit geborgd in het bestemmingsplan.

Voor de nieuw te bouwen appartementen binnen het plan geldt overigens ook dat geen goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd.

Het bestemmingsplan voldoet naar onze mening dan ook niet aan de beginselen van "goede ruimtelijke ordening", zoals artikel 3.1, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening voorschrijft.

De ontwerpbeschikking is naar onze mening onvoldoende zorgvuldig voorbereid en onvoldoende deugdelijk gemotiveerd, en daarmee onder meer in strijd is met het bepaalde in artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht.

Deze notitie bestaat uit:

5 pagina's.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials 'Re'.