



**Gemeente  
Altena**

**Nota van zienswijzen en ambtshalve  
wijzigingen “Kern Genderen: Genderen  
Zuid”**

## Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave.....</b>	<b>2</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding .....</b>	<b>3</b>
1.1    Aanleiding.....	3
1.2    Doel.....	3
1.3    Leeswijzer.....	3
<b>Hoofdstuk 2    Overzicht ingediende zienswijzen .....</b>	<b>5</b>
2.1    Ingediende zienswijzen .....	5
2.2    Ontvankelijkheidsbeoordeling .....	5
<b>Hoofdstuk 3    Samenvatting en beoordeling zienswijzen .....</b>	<b>6</b>
3.1    Achmea rechtsbijstand .....	6
3.2    Waterschap Rivierenland.....	20
<b>Hoofdstuk 4    Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen.....</b>	<b>22</b>
4.1    Aanpassingen toelichting .....	22
4.2    Aanpassingen regels .....	22
<b>Hoofdstuk 5    Ambtshalve aanpassingen.....</b>	<b>23</b>
5.1    Aanpassingen toelichting .....	23
5.2    Aanpassingen regels .....	23
5.3    Aanpassingen verbeelding.....	24

### Bijlagen

1.    Ingebrachte zienswijzen

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Al geruime tijd is het de bedoeling om in Genderen woningbouw te ontwikkelen. De voormalige gemeente Aalburg heeft hiervoor de Structuurvisie Genderen Zuid gemaakt, wat een uitwerking is van de intergemeentelijke structuurvisie Land van Heusden en Altena 2013. Op basis hiervan bestaat het planvoornemen om aan de zuidkant van de kern Genderen in de realisatie van 63 woningen te voorzien. Binnen de huidige bestemming is dit niet mogelijk zodat hiervoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld.

Het voorontwerpbestemmingsplan ‘Kern Genderen: Genderen Zuid’ heeft met ingang van vrijdag 28 januari 2022 voor 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld zijn of haar reactie kenbaar te maken op de stukken. Op het voorontwerpbestemmingsplan zijn 14 schriftelijke of mondelinge reacties ingediend. Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan, in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), toegezonden aan diverse overleginstanties. In totaal hebben 3 instanties gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan.

In de verschillende reacties zat een gemene deler, te weten: de zorg om (geluids) overlast door de toevoeging van woningen, zorg om verkeersveiligheid en bereikbaarheid, aantasting privacy, licht en uitzicht, het ontbreken van voldoende betaalbare koop-/ huurwoningen voor senioren, de wijze van toewijzing bouwkvavels en nieuwbouwwoningen en de keuze om aan de zuidkant van Genderen te komen tot een herontwikkeling en niet hiervoor de noordkant te kiezen. Als gevolg van deze reacties zijn, naast een aantal tekstuele aanpassingen van/ extra motivering in de toelichting, een aantal levensloopgeschikte woningen toegevoegd (boven-/ benedenwoningen in de huursector), groenbuffers toegevoegd aan het plan en de situering van beoogde watergangen geoptimaliseerd. Daarnaast is de verwachte verkeersintensiteit in en rondom het plangebied in beeld gebracht.

Het bestemmingsplan is voorbereid op grond van 1.3.1. Besluit ruimtelijke ordening. De procedure is bekendgemaakt op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening.

#### Procedure

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Op 21 december 2023 is bekend gemaakt (officiële bekendmakingen en Altenanieuws) dat met ingang van vrijdag 23 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 het ontwerp bestemmingsplan “Kern Genderen: Genderen Zuid” met identificatienummer NL.IMRO.1959.GenBP109Gderenzuid-ON01 ter inzage lag.

Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld zijn of haar reactie kenbaar te maken op de stukken. Op het ontwerpbestemmingsplan kwam één schriftelijke reactie die namens meerdere personen (5) is ingediend. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan diverse overleginstanties. Eén van de overleginstanties heeft gereageerd op het ontwerpbestemmingsplan.

In deze nota staan de ontvangen reacties, de gemeentelijke reactie daarop en de wijzigingen in het bestemmingsplan.

### 1.2 Doel

Deze nota heeft tot doel belangstellenden in de gelegenheid te stellen om kennis te nemen van de zienswijzen en het standpunt van het gemeentebestuur.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de ingediende zienswijzen. Deze zijn in hoofdstuk 3 samengevat en beantwoord. Daarbij is, indien van toepassing, aangegeven op welke wijze het plan zal worden aangepast. De zienswijzen zijn integraal opgenomen in bijlage 1.

Sinds 25 mei 2018 is de Algemene verordening gegevensbescherming (AvG) van toepassing. In verband met de AvG zijn de reacties daarom geanonimiseerd. De werking van de AvG strekt zich niet uit tot gegevens omtrent natuurlijke personen die behoren tot een rechtspersoon. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor stichtingen of

verenigingen. Deze namen zijn daarom niet geanonimiseerd. Dit geldt ook voor personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure (namen van advocaten, gemachtigden en dergelijke).

In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van de aanpassingen die doorgevoerd worden naar aanleiding van deze ingebrachte zienswijzen. Tot slot is gebleken dat naast de aanpassingen van het plan naar aanleiding van ingekomen zienswijze op een aantal (andere) onderdelen het plan aanpassing/ aanvulling behoeft. In hoofdstuk 5 worden deze ambtshalve aanpassingen van het plan uiteengezet.

## Hoofdstuk 2      Overzicht ingediende zienswijzen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de ingediende zienswijzen.

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn 2 zienswijzen ingediend.

### 2.1      Ingediende zienswijzen

1. Achmea Rechtsbijstand, namens 5 buurtbewoners, in de vorm van een pro forma zienswijze gedateerd 30 januari 2024, ontvangen 1 februari 2024, en dan een aanvullende zienswijze gedateerd 13 februari 2024, ontvangen op 15 februari 2024.
2. Waterschap Rivierenland, gedateerd 30 januari 2024, ontvangen op 5 februari 2024.

### 2.2      Ontvankelijkheidsbeoordeling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf vrijdag 23 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 voor het zienswijzentractaat ter inzage gelegen. De ingediende zienswijzen zijn ons binnen die termijn toegezonden. De aanvullende zienswijze is ons binnen de gestelde termijn nagezonden. We achten alle zienswijzen ontvankelijk en hebben die in behandeling genomen.

## Hoofdstuk 3 Samenvatting en beoordeling zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Als onderdelen van een zienswijze niet expliciet worden genoemd, wil dit niet zeggen dat deze niet bij de beoordeling zijn betrokken. Bij de inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze zijn ontvangen, betrokken. Per onderdeel van de zienswijzen wordt daarbij aangegeven of en zo ja op welke wijze tegemoet wordt gekomen aan de zienswijze.

### 3.1 Achmea rechtsbijstand

#### 1. Herhaling van inspraakreactie

Indieners verwijzen naar de gronden van hun inspraakreactie.

#### *Beantwoording*

Wij verwijzen naar de Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg, no. 11 daarin en hetgeen hieronder.

#### 2. Onaanvaardbare toename verkeer

- 2a. Indieners menen dat het plan leidt tot een te grote verkeersgroei in straten die daartoe niet geschikt zijn. Het NIPA-rapport behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan sprak over een verkeerstoename van 25% op de Kerkstraat tussen huisnummers 4 en 23. Volgens bureau Exante wordt er daar geen toename meer verwacht. Indieners achten zonder deugdelijke onderbouwing dit verschil onaanvaardbaar. Het rapport van Exante voldoet op dit punt naar mening van indieners in ieder geval niet aan het motiveringsbeginsel.

#### *Beantwoording*

Zoals reeds gemotiveerd in de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan en in de nota van beantwoording inspraak en vooroverleg was ten tijde van het opstellen van het NIPA rapport nog geen verkeersstromen onderzoek voorhanden. Onduidelijk was op dat moment nog hoe de verkeersstromen van en naar het plangebied zouden verlopen. Om toch een indicatie te krijgen van het wegverkeerslawaai is in het NIPA rapport, dat onderdeel was van het voorontwerpbestemmingsplan, uitgegaan van een indicatieve verdeling van het verkeer. Ook is daarbij vermeld dat, op het moment dat het verkeersstromenonderzoek is uitgevoerd, het NIPA onderzoek hierop zou worden aangepast. Hier is gewerkt van grof (globale aannamen in het voorontwerpbestemmingsplan) naar fijn (door een gespecialiseerd bureau uitgewerkt verkeersstromenonderzoek in het ontwerpbestemmingsplan).

- 2b. Indieners merken op dat er procentueel gezien sprake is van een zeer grote toename van verkeersbewegingen in de genoemde straten. Dit betreft o.a. een toename van 375 naar 525 en van 275 naar 450. Oftewel 50% en 65%. Eén van de belangrijkste toenames wordt niet expliciet genoemd, namelijk de toename aan de oostelijke kruising van de Kerkstraat met de Hoofdstraat. Hier gaat het om 175 naar 400 oftewel 128% toename van verkeersbewegingen. Indieners zijn van mening dat ook als met deze getallen onder de 500 wordt gebleven dit een substantiële verslechtering van de verkeerssituatie van de straten met zich meebrengt. Die zorgen voor een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Hierbij gaat het indieners met name om vier aspecten: verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidhinder en trilling.

#### *Beantwoording*

#### Verkeersveiligheid

Indieners merken op dat er procentueel gezien sprake is van een zeer grote toename van verkeersbewegingen in de genoemde straten. Deze toename zorgt volgens indieners voor een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

De groei van het dorp leidt inderdaad tot een toename van gemotoriseerd verkeer door het dorp. Een toename van gemotoriseerd verkeer, hoe groot die ook is, is op zichzelf geen maatstaf voor de (on)aanvaardbaarheid ervan.

Bij de toetsing van het verkeersaspect vindt in eerste aanleg een afweging plaats af of de capaciteit van het wegennet het beoogd aantal verkeersbewegingen kan verwerken. Uit het voor het ontwerpbestemmingsplan uitgevoerde verkeersonderzoek<sup>1</sup> blijkt dat dit het geval is.

In het verkeersonderzoek is op basis van intensiteit klassen gekeken naar de toename van het verkeer. Die beoordeling laat zien wat de consequenties zijn van een eventuele toename. Die beoordeling laat zien dat er geen sprake is van een disproportionele toename en/of belasting op de verschillende wegen.

De beperkte toename van het verkeer op de verschillende wegen heeft verder ook weinig tot geen invloed op de afwikkeling van het verkeer, zoals bijvoorbeeld wachttijden op kruispunten.

Ondanks dat er op een aantal wegen sprake is van een procentueel hoge toename van het verkeer, is samenvattend te stellen dat de absolute aantallen geen aanleiding geven om verkeerskundig negatieve effecten te verwachten.

Het hanteren van percentages geeft een vertekend beeld van de feitelijke verkeerssituatie en bijbehorende intensiteiten. Dit omdat de absolute aantallen vanuit het uitgangsniveau laag zijn.

Ter illustratie: een toename van 128% kan indrukwekkend lijken, maar als de absolute aantallen klein zijn, zoals een toename van 50 naar 114 voertuigen per dag, is het effect op de totale verkeersstroom beperkt. Percentages zeggen daarmee niet per definitie iets over de verkeersveiligheid of leefbaarheid.

Ter volledigheid zijn in onderstaande tabel zowel de absolute aantallen als percentages opgenomen.

Locatie	Bestaand	Nieuwe	Vershil absoluut	Vershil percentage
Provinciale weg-Zuid (oostzijde)	4825	4950	125	3%
Provinciale weg-Zuid (westzijde)	5550	5825	275	5%
Genderensedijk	1350	1475	125	9%
Kelderstraat	3025	3300	275	9%
Hoofdstraat (Genderensedijk-Akkerstraat)	1075	1075	0	0%
Hoofdstraat (Akkerstraat-Weidestraat)	1525	1525	0	0%
Hoofdstraat (Bulkstraat-Kerkstraat)	1725	1725	0	0%
Hoofdstraat (Kerkstraat-Kelderstraat)	--	1875	--	--
Hoofdstraat (Kelderstraat-Meerhoek)	1450	1600	150	10%
Hoofdstraat (Meerhoek-Kerkstraat)	800	950	150	19%
Hoofdstraat (Kerkstraat-Tol)	800	875	75	9%
Doeverensestraat (Hoofdstraat-Hoefstraat)	1000	1125	125	13%
Doeverensestraat (Hoefstraat-ri zuiden)	275	300	25	9%

<sup>1</sup> Rapport: Verkeerskundige gevolgen bestemmingsplan Genderen-zuid - Exante 16-03-2023 (20219.001-M02)

Hoefstraat (Doeverensestraat- Ruiterhof)	700	850	150	21%
Hoefstraat (Ruiterhof- Bulkstraat)	950	1100	150	16%
Susterenhof (Hoefstraat- Weteringshof)	375	525	150	40%
Weteringshof (Susterenhof- Kerkstraat)	275	350	75	27%
Weteringhof (Weteringshof- Kerkstraat)	275	450	175	64%
Nieuwe weg ontwikkeling Genderen Zuid	--	550	--	--
Kerkstraat (Hoofdstraat- Rondendans)	775	925	150	19%
Kerkstraat (Rondendans- Teisterband)	500	650	150	30%
Kerkstraat (Teisterband- Hoofdstraat)	175	175	0	0%
Kerkstraat- Hoofdstraat (Kruispunt)	175	400	--	129%

Tabel 1 Overzicht toename verkeer absoluut-procentueel

Naast de toets op basis van de capaciteit is ook de verkeersveiligheid getoetst op de inrichting en dan met name vanuit de CROW-richtlijnen.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid zijn er blijkens het verkeersonderzoek geen maatregelen noodzakelijk, behoudens langs het wegvak ter hoogte van Weteringshof 12 en 13 (de aansluiting naar Genderen zuid). Hier ontbreekt een trottoir, terwijl dit wel wenselijk is. Wij zullen dan ook zorgdragen voor de realisatie van een trottoir hier ter plaatse. Met het treffen van deze maatregel blijft de verkeersveiligheid dan ook gewaarborgd.

#### Luchtkwaliteit

Met betrekking tot de luchtkwaliteit verwijzen wij naar de Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg op het Voorontwerpbestemmingsplan "Kern Genderen: Genderen Zuid"

Hierin is het volgende aangegeven: In het besluit NIBM (niet in betekende mate' is vastgelegd dat na vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit worden uitgevoerd. Onderhavige ontwikkeling kan gezien worden als een project dat niet in betekende mate bijdraagt op het gebied van de luchtkwaliteit. Om dit te bevestigen is tevens de NIBM-tool ingevuld met de verkeersgeneratie die met het plan gemoeid gaat. Op basis van de GCN kaarten is vervolgens getoetst of ter plaatse sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dat is het geval. Omdat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en daarnaast sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten aanzien van luchtkwaliteit vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering en kan geconcludeerd worden dat op dit punt voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.



### Geluidhinder

Ten aanzien van geluidhinder hebben wij in het kader van de Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg op het Voorontwerpbestemmingsplan “Kern Genderen: Genderen Zuid” aangegeven, dat er op sommige wegen/wegdelen een toename zal zijn van de geluidsbelasting op de gevels van een aantal woningen. Zie hiervoor ook de rapportage akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï met rapportnummer: N216941.001a/LHO. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting Lden als gevolg van het aanwezige wegverkeer + het aanvullende wegverkeer vanwege het bouwplan zal gaan toenemen, maar niet hoger gaat bedragen dan 53 dB. Zowel op grond van de voormalige Wet geluidhinder als op grond van de op 1 januari 2024 in werking getreden Omgevingswet worden geluidsbelastingen vanwege wegverkeer t/m 53 dB vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening als een goed woon- en leefklimaat gekwalificeerd (zie ook de beantwoording onder punt 6).

Ter plaatse van de bestaande woning aan Weteringshof 16 is sprake van een buitenverblijfsruimte (tuin) waar de geluidsbelasting van het wegverkeer als gevolg de planontwikkeling met 16 dB zal toenemen tot een geluidsbelasting Lden van 51 dB. Hoewel onder de 53 dB wordt gebleven en er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, wordt, in verband met de afname van het gebruiksgenot van deze tuin, het plaatsen van een tuinscherm voorgesteld. Indien de woningeigenaar de realisatie van dit scherm wenselijk acht, zal het scherm op kosten van de projectontwikkelaar op of tegen de erfgrans van het perceel Weteringshof 16 en het openbaar gebied worden geplaatst. Het omgevingsplan van rechtswege dat hier geldt laat de realisatie van een dergelijk scherm zowel binnen de bestemming ‘Verkeer’ als ‘Wonen’ toe, waardoor hiervoor geen herziening van de regels of kaart nodig is.

### Trillingen

Voor wat betreft potentiële trillingsemissies en -immissies, gaat het met name om de oudere woningen langs de klinkerbestratingen. In Genderen Zuid worden alleen woningen gerealiseerd. Daarmee ontstaat nagenoeg alleen extra personenauto verkeer. Dit verkeer leidt niet tot (extra) trillingsbelasting, mede gelet op de ter plaatse maximaal toegestane rijsnelheid van 30 km/uur, de staat van onderhoud van de wegen en de relatief beperkte hoeveelheid persoonverkeer (zie het onderzoek van Exante d.d. 16 maart 2023, documentnummer 120219.001-M02). Op de routes van en naar Genderen Zuid zijn enkele kruispuntplateaus aanwezig. Deze zijn aangelegd volgens de daarvoor geldende normen en zorgen door hun vorm niet voor trillingen. De verwachting is daarom dat de beperkte toename van personenauto-verkeer op deze routes niet leidt tot extra trillingen.

### 3. Verkeersveiligheid en goede bereikbaarheid hulpdiensten

- 3.a. Naar de mening van indieners is onvoldoende rekening gehouden met de feitelijk situatie van geparkeerde auto's langs de weg. De in het rapport aangegeven wegbreedte klopt in principe wel, maar deze geldt uitsluitend als er geen auto's staan geparkeerd. Indien er auto's geparkeerd staan kunnen er 2 auto's elkaar niet passeren. Op dit punt is het rapport onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

### *Beantwoording*

De wegen waarop deze zienswijze van toepassing is, zijn allemaal aangeduid als een erftoegangsweg met snelheid 30km/h. Het verblijven staat centraal bij een erftoegangsweg. Het gemotoriseerde verkeer dient zich (met name door lage snelheden) aan te passen aan de 'verblijvers', zoals voetgangers en fietsers. Erftoegangswegen hebben dus een verblijfsfunctie en maken veelal onderdeel uit van een groter verblijfsgebied.

Vanuit het CROW zijn richtlijnen opgesteld voor erftoegangswegen. Deze richtlijnen voorzien op een erftoegangsweg in een inrichting met gemengde afwikkeling van verkeer waarbij parkeren op de rijbaan is toegestaan.

Bij de maatvoering voor erftoegangswegen is dus rekening gehouden met geparkeerde voertuigen op de rijbaan. Deze maatvoering zorgt ervoor dat de bruikbaarheid en verkeersveiligheid van wegen wordt gewaarborgd.

Aanvullend op bovenstaande, meer algemene onderbouwing, liggen de volgende argumenten ten grondslag aan het gegeven dat het gelijktijdig passeren van 2 auto's binnen een erftoegangsweg ook niet noodzakelijk is.

Verblijfsfunctie is leidend: Een erftoegangsweg is primair bedoeld voor verblijven en niet bedoeld om vlot door te rijden/doorstroming. Het autoverkeer is hier ondergeschikt aan de functie van de omgeving, zoals wonen, spelen en lopen. Daarom is het niet noodzakelijk dat twee auto's elkaar overal gelijktijdig kunnen passeren.

Lage snelheden: De toegestane snelheid op een erftoegangsweg is beperkt tot 30 km/h. Bestuurders hebben de tijd en ruimte om elkaar op een veilige manier te passeren, bijvoorbeeld door te wachten op een verbreed punt of inrit.

Wegprofiel en ontwerp: Het smalle profiel van een erftoegangsweg zorgt voor een bewuste snelheidsreductie en bevordert voorzichtig rijgedrag. Dit past binnen de verkeerskundige doelstelling van veiligheid in woonwijken.

3.b. Indieners zijn van mening dat er daarnaast diverse knelpunten bestaan die op dit moment al onaanvaardbaar zijn en met de geplande toenames van verkeer een nog veel groter risico op ongelukken ontstaan. Er worden een aantal voorbeelden aangehaald:

- Kerkstraat/ Weteringshof, Als voorbeeld wordt de kruising Kerkstraat/ Weteringshof genoemd. In het rapport wordt aangegeven dat deze niet voldoet aan de eisen die daaraan gesteld worden maar geeft vervolgens ook aan dat de toename van verkeer met 45% de noodzaak tot aanpassing niet groter maakt.
- De kruising Kerkstraat (oostelijke deel) – Hoofdstraat is een zeer onoverzichtelijk kruispunt. Hoewel dit in beperkte mate verbeterd is door een spiegel, is dit punt in alle opzichten al onaanvaardbaar voor verkeersveiligheid. Een toename van 128% van verkeersbewegingen maakt dit nog veel erger. In het verkeerskundig onderzoek van Exante is dit ten onrechte niet opgemerkt.

#### *Beantwoording*

Bij de beantwoording van 2B en 3A is te lezen dat de toets van de verkeersveiligheid in het algemeen geen bijzonderheden of knelpunten laat zien.

Indieners zoomen specifiek in op de locaties Kerkstraat/Weteringshof en Kerkstraat/Hoofdstraat en benoemen een toename van verkeer op deze locaties als onaanvaardbaar voor verkeersveiligheid.

De toenames op deze twee locaties zijn procentueel fors te noemen, absoluut gezien leidt de toename niet tot een afname van verkeersveiligheid. In het verkeersonderzoek<sup>2</sup> is hierover al het volgende aangegeven: Bestaande knelpunten op basis van voorgaande toetsingsuitgangspunten of door bewoners en/of weggebruikers gemelde bestaande knelpunten zijn niet getoetst als er geen sprake is van verandering intensiteitsklasse. De verkeerssituatie verandert op die locaties immers niet wezenlijk. Bestaande knelpunten of klachten veranderen in dat geval ook niet door de realisatie van Genderen-zuid.

Een toename van verkeer leidt niet automatisch tot een verhoogd risico op ongevallen. Het risico op ongevallen is namelijk afhankelijk van verschillende factoren:

Verkeersintensiteit en risicofactoren: Het risico op ongevallen wordt niet alleen bepaald door het aantal voertuigen, maar ook door andere factoren, zoals snelheid, wegontwerp, gedrag van weggebruikers, en de mix van verkeer (bijvoorbeeld voetgangers en fietsers). Een lichte toename van het verkeer kan binnen deze factoren vallen zonder dat dit leidt tot een significante toename van het risico.

Snelheidsbeperking en wegontwerp: Op een erftoegangsweg met een verblijfsfunctie geldt een lage snelheidslimiet (30 km/h). Het ontwerp van een erftoegangsweg is specifiek bedoeld om de verkeersveiligheid te waarborgen, ook bij een toename van het verkeer. Lagere snelheden zorgen voor minder ernstige ongevallen en geven bestuurders meer tijd om te reageren.

Gedrag en aanpassing: Weggebruikers passen zich doorgaans aan bij een hogere verkeersdruk, vooral op wegen waar een lagere snelheid is vereist. Dit betekent dat, zelfs bij een lichte toename in verkeersintensiteit, mensen eerder defensiever rijden, wat het risico op ongevallen vermindert.

---

<sup>2</sup> Rapport: Verkeerskundige gevolgen bestemmingsplan Genderen-zuid - Exante 16-03-2023 (20219.001-M02)

Onderzoek naar verkeersveiligheid: Er is veel onderzoek dat aantoont dat een grotere verkeersintensiteit niet altijd een verhoogd risico op ongevallen betekent, vooral niet op wegen waar de snelheid bewust laag is en het gedrag van bestuurders zich aanpast aan de omstandigheden.

Relatieve toename: Als de verkeersintensiteit al laag is, kan een beperkte toename in absolute aantallen geen grote impact hebben op de verkeersveiligheid. Het is belangrijk om de huidige situatie in perspectief te zetten en de daadwerkelijke risico's te evalueren in plaats van aannames te maken over een toename van ongevallen.

Tot slot is te stellen dat met betrekking tot het specifiek genoemde kruispunt Kerkstraat-Hoofdstraat dat deze locatie niet terugkomt in de risicoanalyse van de gemeente. In deze risicoanalyse is gekeken naar de kruispunten en wegvakken op basis van weginrichting, intensiteiten en ongevallen. Bij een kruispunt tussen twee erftoegangswegen is het gebruikelijk dat het kruispunt gelijkwaardig is ingericht. Het kruispunt voldoet hiermee aan de landelijke richtlijnen. Daarbij kan dit kruispunt het extra verkeer prima verwerken, zonder dat dit leidt tot een verkeersonveiligere situatie. Daarnaast is er een spiegel geplaatst om het zicht op de kruising te verbeteren, zodat verkeer op de Hoofdstraat beter zicht krijgt op verkeer afkomstig uit de Kerkstraat

- 3.c. Naast het feit dat deze knelpunten al lastig zijn voor personenauto's is dit ook van toepassing voor hulpdiensten. Het meest in het oog springende voorbeeld is de kruising Kerkstraat (oostelijke zijde) – Hoofdstraat. Als een brandweerauto vanaf de Hoofdstraat komt, zal deze volgens indieners waarschijnlijk nog niet eens de bocht kunnen maken. Als hier dan ook nog eens voertuigen staan in de buurt van de bocht is dat geheel al niet mogelijk. Indieners zijn van mening dat nu de toegankelijkheid van hulpdiensten naar het plangebied geheel niet is onderzocht, het verkeerstromenonderzoek op dit punt onvolledig en het bestemmingsplan onvoldoende zorgvuldig is voorbereid.

#### *Beantwoording*

Het bestemmingsplan door de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant beoordeeld op onder meer de bereikbaarheid. Zij hebben geoordeeld dat er geen nadere maatregelen noodzakelijk zijn ten behoeve van de bereikbaarheid.

Overigens is parkeren in een bocht of binnen vijf meter van een kruising niet toegestaan.

#### 4. Luchtkwaliteit

Indieners betwisten of de gevolgen van de toename van verkeersbeweging is onderzocht. In de toelichting wordt verwezen naar de huidige GCN – kaarten, maar die gaan volgens indieners niet in op de voorliggende ontwikkeling. In de belangenafweging dient niet alleen het woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners in kaart te worden gebracht en meegewogen maar zeker ook de mate van verslechtering van het woon- en leefklimaat voor de bestaande bewoners. Dat geldt volgens indieners ook wanneer overeenkomstig de regeling van het NIBM geen landelijke effecten zijn te verwachten. Dit zegt namelijk volgens indieners niets over de kwaliteit ter hoogte van hun woningen.

#### *Beantwoording*

Met de NIBM-tool is naar ons oordeel op correcte wijze vastgesteld, dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit omdat overeenkomstig artikel 2 lid 1 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) het project niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bijdraagt aan de concentraties fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>).

Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel PM10 als NO<sub>2</sub>. Met de berekening met de NIBM-tool is derhalve de maximale mate van verslechtering van het woon- en leefklimaat voor de bestaande bewoners wel degelijk in kaart gebracht en meegewogen. Het gaat om een maximale toename van de concentratie aan NO<sub>2</sub> van 0,42 µg/m<sup>3</sup> en een maximale toename van de concentratie aan PM10 van 0,10 µg/m<sup>3</sup>. Deze maximale mate van verslechtering moet worden afgezet tegen de huidige situatie plus autonome ontwikkeling, welke laatste is af te leiden uit de GCN-kaarten. Hieruit blijkt, dat met de berekende maximale verslechtering ook in de toekomst ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit kan worden voldaan. Er is en blijft op dit punt dan ook sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5. Trillingen

- 5.a. Indieners vrezen voor toename van trillingen en het ontstaan van schade aan hun woningen doordat deze woningen veelal niet onderheid zijn zal elke toename van trillingen zorgen voor relatief grote toename van schade. Het is naar mening van indieners een gemeentelijke taak om deze gevolgen goed te onderzoeken en in kaart te brengen. Uit de gemeentelijke reactie op de eerder ingebrachte inspraakreactie op dit punt concluderen indieners dat de gemeente hier onvoldoende waarde aan hecht.

*Beantwoording*

In aanvulling op de beantwoording onder 2b kunnen wij nog opmerken dat uit de zienswijze niet blijkt wat de mate van trillinghinder is. Trillinghinder is in principe een kwestie van de inrichting van het openbaar gebied. Het extra toevoegen van op dergelijke wegen passende hoeveelheden is niet de bron van eventuele trillinghinder. Omdat ons geen klachten bekend zijn, mag worden aangenomen dat het extra verkeer voor de nieuwe woningen (bouw- en aanleg, vuilniswagens e.d.) geen relevante trillingen zullen veroorzaken als het bestaande verkeer dat ook al niet doet. Voor de nieuwe infra geldt dat hierbij qua ontwerp en positie van o.a. drempels eveneens oplossingen mogelijk moeten zijn die trillinghinder uitsluiten.

- 5.b. Daarbij betwisten zij dat alleen extra personenauto-verkeer zal ontstaan, maar dat ook een procentuele stijging van de hoeveelheid vrachtwagen en busjes moet worden verwacht. Naar het oordeel van indieners is dit aspect dan ook onvoldoende onderzocht en daardoor onjuist meegenomen in de belangenafweging.

*Beantwoording*

Deze toename is verdisconteerd in de toename van het aantal verkeersbewegingen. De toename van het aantal bestelbusjes en vrachtverkeer zal als gevolg van de uitbreiding met het aantal woningen zeer gering zijn ten opzichte van de huidige situatie. Het gaat in deze gevallen om licht vrachtverkeer tot 7500kg. De toename van eventuele trillinghinder is naar ons oordeel dan ook minimaal en leidt daarmee niet tot aantasting van het woon- en leefklimaat.

- 5.c. Daarnaast geven indieners aan dat geheel buiten beschouwing wordt gelaten dat binnen de kern weliswaar een snelheidslimiet geldt van 30km/h, maar aan de praktijk de bestuurders zich daar niet aan houden. In 2017 was de gemiddelde snelheidslimiet in de Kerkstraat 36 km/h. Indieners verwachten dat deze nu alleen maar hoger ligt vanwege de toename van het aantal besteldiensten. Indieners zijn van mening dat nu dit aspect voortvloeit uit de inrichting van de straten deze meegenomen dient te worden in de besluitvorming in het kader van de goede ruimtelijke ordening.

*Beantwoording*

De straten worden ingericht, zodat verkeer veilig kan worden afgewikkeld. Hiervoor verwijzen wij tevens naar de rapportage “Verkeerskundige gevolgen bestemmingsplan Genderen-zuid” van Exante d.d. 16 maart 2023 (documentnr. 20219.001-M02). De weginrichting heeft als doel om te zorgen dat de rijsnelheid zo laag mogelijk ligt. Echter kan er niet altijd voorkomen worden dat verkeer te hard rijdt. Als gemeente steken wij energie in gedragscampagnes om weggebruikers bewust te maken van de gevolgen van te hard rijden. Daarnaast kan in overleg met de wijkagent bepaald worden of het mogelijk is om te handhaven op snelheid. In het algemeen is de door indiener aangehaalde situatie een kwestie van toezicht en handhaving en staat dit de beoogde ontwikkeling niet in de weg. Indien er een structurele ervaring van hinder of onveiligheid is, staan wij open om die ervaringen te vergelijken met objectieve gegevens, om e.e.a. te bespreken en om zo nodig en zo mogelijk maatregelen aan de weg te treffen.

## 6. Geluidhinder

- 6.a. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er een substantiële toename is van geluidsbelasting op bestaande woningen, dit varieert tussen een toename van 0 tot 12 dB. Indieners zijn van mening dat het in algemene zin onaanvaardbaar is dat een toename, ook al zou die wel onder de normen blijven, per definitie aanvaardbaar is. Het betreft immers een aanzienlijke schending van de belangen als de geluidsbelasting in deze mate toeneemt in een bestaande situatie.

### *Beantwoording*

Wij begrijpen de bezorgdheid van de indieners over de geluidsimpact van het planvoornemen op hun woon- en leefklimaat.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan de principes van een goede ruimtelijke ordening. In geval van het aspect geluid betekent dit dat het geluid ten gevolge van het planvoornemen binnen de wettelijk vastgestelde normen moet blijven. Hoewel wij erkennen dat een toename binnen deze normen alsnog als significant kan worden ervaren, zijn de geldende normen opgesteld om de volksgezondheid en het welzijn te beschermen en om ervoor te zorgen dat ontwikkelingen geen onevenredige lasten voor omwonenden met zich meebrengen.

Door het planvoornemen worden geen wettelijke maximale normen overschreden, zie ook de beantwoording onder 6.b.

- 6.b. Indieners zijn van mening dat de richtwaarde van 53 dB niet een binnenniveau van 33 dB waarborgt ter plaatse van de bestaande woningen. Deze oudere woningen hebben namelijk geen geluidswering van 20 dB. Niet is onderzocht in welke mate de bestaande woningen geïsoleerd zijn tegen geluid, noch enige waarborg ontbreekt dat bij overschrijding van de waarde van 33 dB voor het binnenklimaat op kosten van de gemeente dan wel initiatiefnemer maatregelen zullen worden genomen. Het plan is naar mening van indieners op dit punt onvoldoende voorbereid.

### *Beantwoording*

Zolang de voorkeursgrenswaarde van 53 dB niet wordt overschreden is sprake van een aanvaardbaar binnengeluidsniveau en is onderzoek naar geluid reducerende maatregelen niet nodig. Uit het voor het planvoornemen uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat de betrokken bestaande woningen geen geluidsbelasting hoger dan 53 dB ondervinden, waardoor een onderzoek naar geluid reducerende maatregelen niet uitgevoerd hoeft te worden.

Omdat uit het geluidonderzoek blijkt dat voor sommige bestaande woningen wel sprake is van een significante toename van de geluidbelasting heeft het onderzoeksbureau - als suggestie - voorgesteld om voor bepaalde woningen wel onderzoek naar geluid reducerende maatregelen te doen.

Nu het hier niet gaat om een wettelijke verplichting - maar slechts een suggestie - welke blijkens deze zienswijze tot onduidelijkheid leidt, hebben wij in het vast te stellen bestemmingsplan nader toegelicht dat de suggestie niet wordt opgevolgd en waarom niet.

## 7. Alternatieve locatie

Indieners zijn van mening dat de genoemde argumenten om tot ontwikkeling van de zuidrand van de kern Genderen te komen onvoldoende opwegen tegen de aanmerkelijke nadelen die worden voorkomen met de ontwikkeling aan de noordzijde van Genderen. Indieners zijn van mening dat:

- beide locaties te maken krijgen van een landschappelijke wijzigingen en daarmee de zuidelijke locatie niet onderscheidend is;
- onvoldoende is gemotiveerd waarom een ontwikkeling aan de noordzijde van de kern niet betrokken zou kunnen worden bij het bestaande dorp;
- een ontwikkeling aan de noordkant ook prima kan voorzien in eenzelfde omvang en niet zoals aangegeven in één keer zou moeten worden ontwikkeld, dit achten zij onjuist;

- bij het bestemmingsplan 'Genderen' in 2012 al duidelijk is geworden dat de provinciale weg geen belemmering vormt voor woningbouw aan de noordzijde. Dat is naar hun oordeel ook mede afhankelijk van de afstand tot de provinciale weg die wordt aangehouden. Daarnaast kunnen met relatief lichte maatregelen noodzakelijk zijn om voor een geluidwerende voorziening (scherm op kniehoogte). En valt niet in te zien hoe dat ten koste gaat van de stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit. Een andere oplossing zou kunnen zijn om de weg tussen de rotondes te verlagen naar 50km/u.

Samengevat komen indieners tot de conclusie dat onvoldoende serieus is gekeken naar het aangedragen alternatief en zijn van mening dat dit alsnog deugdelijk moet worden onderzocht.

### *Beantwoording*

Zoals ook benoemd in onze beantwoording in de Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg zijn de gebieden (noord en zuid) reeds tegen elkaar afgewogen en is de ontwikkeling aan de zuidkant van de kern Genderen een meer geschiktere locatie bevonden. Hieraan lagen meerdere overwegingen ten grondslag. Aangezien het gebied ten zuiden een stuk kleiner is dan het noordelijke gebied kan de beoogde behoefte ook gemakkelijk worden gerealiseerd en ontstaat er een logisch afgerond geheel. Een schil die afgemaakt wordt rond het oude hart van Genderen. Stedenbouwkundig sluit dit deelgebied goed aan op de kern, de bestaande aanwezige structuur wordt uitgebreid en versterkt.

Daarnaast is dit gebied nu nog minder goed landschappelijk ingepast (rafelige randen met achterkanten) en zijn ook de natuurdoelstellingen voor dit gebied nog nauwelijks ontwikkeld. Door een deel 'rood' toe te voegen en een deel 'groen' kan de behoefte voor woningbouw én natuurontwikkeling worden bereikt.

Kortom, het plangebied ten zuiden van Genderen is in planologisch opzicht meer en beter geschikt voor een logische afronding van de kern dan de noordzijde.

Daarbij kan nog opgemerkt worden dat uit de overwegingen in de uitspraak die door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 11 december 2019 over het bestemmingsplan Genderen is gedaan, naar voren komt dat de raad destijds al voldoende heeft gemotiveerd waarom juist de locatie aan de zuidzijde van Genderen is gekozen als uitbreidingslocatie.

De noordelijke locatie is niet onmogelijk maar het zuidelijk deel biedt meer mogelijkheden en betere aanhechting op het dorp. In de afgelopen 10 jaar is de situatie niet dusdanig gewijzigd dat dit tot nieuwe inzichten leidt. Het ingezette beleid (structuurvisie) dat zorgvuldig is afgewogen en meerdere keren bevestigend is vastgesteld blijft daarmee wat ons betreft stedenbouwkundig gezien een verantwoorde keuze.

Gelet op het bovenstaande zijn wij nog steeds van mening dat het opnieuw maken van een locatie-afweging en daarin de locatie aan de noordzijde van de kern te onderzoeken niet in de rede ligt.

### 8. M.E.R-beoordelingsplicht

- 8a. De structuurvisie Genderen Zuid is in strijd met hogere regelgeving tot stand gekomen en is zodoende niet voorbereid met de vereiste zorgvuldigheid en is niet voorzien van een deugdelijke motivering. Er is namelijk ten onrechte geen m.e.r.-procedure doorlopen voor de structuurvisie Genderen Zuid en daarom kan deze structuurvisie niet ten grondslag worden gelegd ter onderbouwing van het bestemmingsplan. Daarbij wordt verwezen naar ABRvS 9 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2298.

### *Beantwoording*

Voorop staat dat in deze planprocedure het bestemmingsplan "Kern Genderen: Genderen Zuid" wordt behandeld. Dat plan heeft een achtergrond in verschillende eerdere, ruimtelijke beleidsdocumenten. De precieze bestuursrechtelijke grondslag of status van die beleidsdocumenten, of deelaspecten van de procedures die voor die beleidsdocumenten zijn gevolgd, zijn niet van belang voor een oordeel over de inhoudelijke afwegingen voor de onderhavige woningbouwontwikkeling. Voor het onderhavige plan is een eigenstandige Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld en met het voorontwerp- en ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

Mochten wij toch meegaan in de gedachte van indieners dat nu in deze procedure alsnog m.e.r.-aspecten van een andere, eerdere procedure overweging verdienen, dan doet zich de vraag voor of een m.e.r.-procedure destijds tot een andere uitkomst had kunnen leiden. Naar ons oordeel is er geen aanleiding om die veronderstelling te

hanteren. Immers de structuurvisie Genderen Zuid behelst op zichzelf voornamelijk het grondgebied direct ten zuiden van de huidige kern. In de structuurvisie Genderen Zuid zijn vijf potentiële deelgebieden aangewezen voor woningbouw naast enkele kleinschalige inbreidingslocaties in de kern. Onderhavig plan betreft de uitwerking van deelgebied 4 dat verreweg de grootste woningbouwbehoefte dekt en tevens voorziet in de nog resterende woningbehoefte. In de m.e.r.-aanmeldnotitie behorende bij het plan Kern Genderen: Genderen-Zuid is daarover onder meer het volgende aangegeven in de conclusies:

*“Ook cumulatie is niet aan de orde. In Genderen is onderhavige ontwikkeling de meest grootschalige van de ontwikkelingen die er plaatsvinden. Andere ontwikkelingen in het dorp zijn minder groot van omvang (enkele meer in het dorp verspreid liggende woningen). Het effect dat onderhavige ontwikkeling op de omgeving heeft bevindt zich niet op een kritisch punt of ligt hier tegenaan. Dat wil zeggen dat als de andere kleinschalige ontwikkelingen erbij opgeteld zouden worden geen kritisch punt bereikt of overschreden wordt. Gezien de ontwikkelingen in Genderen zich allemaal in een andere fase bevinden en onderhavige ontwikkeling gefaseerd zal worden gerealiseerd een eventueel milieueffect gespreid gegenereerd, waardoor de natuur voortdurend kan herstellen.”*

Het m.e.r.-beoordelingsresultaat (nl. dat er geen MER noodzakelijk is) had voor de structuurvisie in de onderhavige situatie dan ook geen andere uitkomst gegeven, omdat ons geen andere voor dit besluit relevante voorziene ontwikkelingen bekend zijn, dan die genoemd in de structuurvisie Genderen Zuid.

Dat was mogelijk wel het geval geweest als er nog een ander grootschalige woningbouwlocatie of andere ontwikkelingen van een bepaalde minimale omvang hadden plaatsgevonden in de nabije omgeving van het plangebied.

In dat verband kan verwezen worden naar de uitspraak van de Raad van State van 11 december 2019 (kenmerk 201810168/1/R2) waarin het volgende is verwoord:

*“De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het plangebied reeds als potentiële woningbouwlocatie is aangewezen in de "Structuurvisie Land van Heusden en Altena" van 2 juli 2013 en nader is begrensd in de "Structuurvisie Genderen-Zuid" van 30 oktober 2018. In deze structuurvisies is onderbouwd dat de uitbreiding van de kern van Genderen aan de zuidzijde vanuit ruimtelijk oogpunt logischer is. Daar komt bij dat de uitbreiding van de kern van Genderen aan de zuidzijde vanuit milieu hygiënisch oogpunt beter haalbaar is. Daarnaast heeft de raad reeds verzocht om verplaatsing van de aanduiding "zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling". Het provinciebestuur is in principe bereid om hieraan mee te werken. Gelet hierop heeft de raad in artikel 17, lid 17.2.2, onder c, van de planregels de voorwaarde opgenomen dat gelijktijdig met de terinzagelegging van het ontwerpwijzigingsplan de procedure tot herbegrenzing van het bestaand stedelijk gebied dient te worden doorlopen.”*

Daarmee is naar ons oordeel genoegzaam aangetoond dat er geen andere cumulatie van effecten aan de orde is dan in de context van de milieueffectbeoordeling van onderhavig bestemmingsplan is beschouwd. Ook is op basis van het m.e.r.-beoordelingsbesluit behorende bij het plan naar voren gekomen, dat de beoogde realisatie van de woningen, gezien de kenmerken, plaats en potentiële effecten geen belangrijke negatieve milieueffecten veroorzaakt.

Van belang is dat onderhavig bestemmingsplan niet in die mate verbonden is met de structuurvisie dat voor de milieueffectbeoordeling van dit plan moet worden teruggevallen op de structuurvisie. De voor Kern Genderen: Genderen Zuid uitgevoerde milieueffectbeoordeling geeft -zelfstandig beschouwd- voldoende invulling aan de verplichting een milieueffectbeoordeling uit te voeren en het bestemmingsplan kan ook zonder de structuurvisie als zelfstandig plan tot stand worden gebracht op de wijze zoals nu heeft plaatsgevonden.

De indieners van de zienswijzen verwijzen tenslotte naar ABRvS 9 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2298. Deze verwijzing dient naar ons oordeel geen onderbouwing van de ingenomen stelling, dat ten behoeve van de totstandkoming van de structuurvisie Genderen Zuid een mer-beoordeling had moeten plaatsvinden. Immers in bedoelde uitspraak gaat het over het ontbreken van een mer-beoordeling bij de vaststelling van een bestemmingsplan en niet een structuur- of omgevingsvisie. Het argument treft dan ook geen doel, omdat voor het onderhavige bestemmingsplan immers een mer-beoordeling heeft plaatsgevonden.

- 8b. Het is geen verplichting om tegen een structuurvisie een zienswijze naar voren te brengen. Dat kan alsnog als er toepassing aan wordt gegeven in het kader van andere besluiten, zoals de onderhavige (exceptieve toetsing).

*Beantwoording*

Het is inderdaad geen verplichting om tegen een structuurvisie een zienswijze naar voren te brengen. Dat kan alsnog als er toepassing aan wordt gegeven in het kader van andere besluiten, zoals de onderhavige. De inbrengers van de zienswijzen hebben dat ook gedaan en de zienswijzen worden dan ook als zodanig behandeld.

- 8c. Het is relevant of aan de structuurvisie fundamentele gebreken kleven, daar dit document wordt aangedragen in de plantoelichting als onderbouwing voor de locatiekeuze, voor de ladder van duurzame verstedelijking en daarbij eveneens wordt gebruikt door de provincie als motivering voor de aanpassing van grenzen in de kaart van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (IOV). Hierbij zijn wel degelijk nadelige milieugevolgen te verwachten van de ontwikkeling die de structuurvisie Genderen Zuid (mede) mogelijk maakt. Hierbij wordt verwezen naar eerder genoemde bezwaren en nadelige gevolgen die worden verwacht. Dit gaat verder dan beoordeling van sectorale onderdelen en daarom dient een integrale beoordeling te worden gemaakt, die ontbreekt. Dat maakt dat de basis onder de besluitvorming voor de locatiekeuze wegvalt.

*Beantwoording*

Deze milieugevolgen zijn niet wezenlijk anders dan die in de ruimtelijke onderbouwing (toelichting) met bijlagen voor het onderhavige bestemmingsplan Kern Genderen: Genderen Zuid integraal zijn aangegeven. De (naar verwachting zeer beperkte) milieugevolgen van de (zeer) kleinschalige andere locaties in de Structuurvisie Genderen Zuid zullen (indien aan de orde) afzonderlijk moeten worden onderworpen aan een mer-beoordeling waarbij telkens ook de (cumulatie van) milieueffecten moet worden bekeken.

- 8d. In reactie op het punt dat voor dit bestemmingsplan een separate m.e.r.-beoordeling wordt doorlopen, wordt opgemerkt dat de structuurvisie verder ging dan het voorliggende plangebied en een m.e.r.-beoordeling in het kader hiervan niet gelijk gesteld kan worden aan een bij de structuurvisie behorende m.e.r.-procedure.

*Beantwoording*

De structuurvisie ging inderdaad verder dan het voorliggende plangebied. Echter de m.e.r.-beoordeling had gezien de specifieke situatie niet tot een andere uitkomst geleid (zie onze argumentatie hierboven).

9. Spuitzoner

Indieners geven aan dat het gebruik van gewasbestrijdingsmiddelen is toegestaan binnen 50 meter van het plangebied en daarmee geen gevoelige bestemmingen in die eerste 50 meter mogelijk gemaakt kunnen worden. In dit geval is hier wel sprake van. Enige motivering hieromtrent ontbreekt volledig in de plantoelichting. Om die reden is naar mening van indieners is het plan in strijd met de goede ruimtelijke ordening en kan op deze wijze niet worden vastgesteld.

*Beantwoording*

Naar aanleiding van deze zienswijze is met de betrokken agrariër van de gronden aan de westzijde van het plangebied de nadere afspraak gemaakt dat in de toekomst enkel gebruik zal worden gemaakt van laagrisico gewasbeschermingsmiddelen. Deze afspraak wordt in planologische zin vastgelegd middels onderhavig plan.

Voor de gronden ten oosten van het plangebied geldt dat deze in gebruik zijn als tuin en voor het houden van paarden. Er behoeft op deze gronden geen rekening te worden gehouden met relevante toepassing van gewasbeschermingsmiddelen, d.w.z.: machinale, integrale gewas- c.q. perceelbehandelingen met professionele middelen. Voor de gronden ten noordoosten aan de overzijde van de Hoofdstraat, is vanwege onderlinge situering en afstand alsook vanwege tussengelegen begroeiing en bebouwing geen sprake van een relevant risico op driftblootstelling.

De toelichting van het bestemmingsplan is dienovereenkomstig aangepast en aangevuld.



#### 10 Aanduiding 'bijgebouw' achter perceel Kerkstraat 11

Direct achter het perceel van één van de indieners wordt een woonbestemming mogelijk gemaakt met de aanduiding 'bijgebouw'. Naar oordeel van één van de indieners is de komst van deze bouwmogelijkheid onvoldoende onderzocht en daarbij onaanvaardbaar. Doordat een bouwwerk kan worden gerealiseerd met een hoogte van 6 meter en een goothoogte van 4 meter zal dit zorgen voor het volledig wegnemen van het uitzicht van indiener en daarbij zorgen voor een vergaande aantasting van zijn privacy. Dit laatste te meer nu niet is uitgesloten dat in dit bijgebouw een woonfunctie wordt gerealiseerd recht achter de woning van één van de indieners. Er wordt daarom verzocht deze mogelijkheid uit het bestemmingsplan te halen in verband met strijdigheid met het motiverings-, evenredigheids- en zorgvuldigheidsbeginsel.

#### *Beantwoording*

Op het perceel 1709 is, vanuit de Kerkstraat gezien, sprake van tweedelijnsbebouwing. Nu achter dit perceel een nieuwe woningbouwontwikkeling wordt voorzien is de wens vanuit zowel de gemeente als de eigenaar van dit betreffende perceel om de woning op dit perceel niet langer te ontsluiten via de Kerkstraat maar via de nieuw aan te leggen weg. Daarbij is het wel van belang dat de bestaande bijgebouwen en beoogde (in de vigerende situatie nog vergunningvrije) carport, die door de alternatieve ontsluiting voor de voorgevel van de overblijvende woning komt te liggen, niet strijdig worden met de regels van het nieuwe bestemmingsplan. Met die reden hebben wij de bijgebouwen en bijbehorende gronden aan de (toekomstige) voorzijde van het perceel onderdeel van het plangebied gemaakt en de aanduiding 'bijgebouwen' gegeven.

De toevoeging van bebouwing op de voorgestelde plek leidt naar onze mening niet tot extra beperking van het uitzicht, omdat in de vigerende situatie op deze plek al bebouwing is toegelaten en in de zichtlijn enkele meters verderop reeds andere bebouwing is geprojecteerd. Daarnaast geldt dat geen sprake is van een gebruikswijziging, waardoor de mate van privacy niet verandert.

#### 11. Geluidoverlast parkeerplaatsen noordelijke zijde

Aan de noordelijke zijde van het plangebied ten noorden van Kerkstraat 11 en 13 is een verkeersbestemming beoogd met als doel het realiseren van parkeerplaatsen. Dat zal aanzienlijke gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat door geluidhinder van parkerende auto's en piekgeluiden van dichtslaande portieren, waarbij ook de buitenruimte van de nabij wonende cliënten wordt aangetast. Dit aspect is niet onderzocht (onvoldoende zorgvuldig voorbereid) en zal naar verwachting in strijd komen met de goede ruimtelijke ordening dankzij de aantasting van het woon- en leefklimaat. Deze parkeerplaatsen kunnen naar het oordeel van cliënten niet op deze locatie worden gerealiseerd.

#### *Beantwoording*

De noordelijke parkeerplaats, zoals weergegeven in bijlage 12 van het bestemmingsplan, wordt ten zuiden van de woningen aan de Kerkstraat 11 en 13 geprojecteerd i.p.v. ten noorden van deze woningen. De kortste afstand tot de gevels van de toegestane woonfunctie van deze woningen bedraagt ca. 29 meter. Ten opzichte van de meest nabijgelegen woonfunctie aan de Kerkstraat 9 bedraagt de afstand ca. 16 meter.

Overeenkomstig de systematiek van de VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering wordt een bedrijfsmatig te gebruiken parkeerterrein, m.b.t. de belasting van het milieu, in milieucategorie 2 ingedeeld. De handreiking adviseert om in geval van gebiedstype 'rustige woonwijk' voor het aspect geluid een richtafstand van tenminste 30 meter aan te houden.

Volgens de beoordelingssystematiek van het Activiteitenbesluit milieubeheer ligt het kantelpunt voor bedrijfsmatig gebruik van een parkeerterrein, zoals bedoeld in de VNG-handreiking, bij 20 parkeerplekken. De noordelijk geprojecteerde parkeerplaats voorziet echter in 8 parkeerplekken, dit is ruim onder de gestelde bedrijfsmatige grens. Dit impliceert dat met betrekking tot de belasting van het milieu de parkeerplaats met 8 parkeerplekken in milieucategorie 1 kan worden ingedeeld. In geval van milieucategorie 1 adviseert de handreiking om voor gebiedstype 'rustige woonwijk' voor het aspect geluid een richtafstand van tenminste 10 meter aan te houden. Aan deze richtafstand wordt ruimschoots voldaan. Aangenomen mag worden dat buiten de gestelde richtafstand als gevolg van het parkeerterrein sprake is van Goede ruimtelijke ordening en dat een goed woon- en leefklimaat kan worden geborgd.

Om desondanks aan de vrees voor overlast als gevolg van dichtslaande portieren tegemoet te komen is een indicatieve geluidsberekening opgesteld. Het akoestisch bronvermogen van een dichtslaande portier van een personenwagen varieert van 90 – 100 dB(A). Wanneer van het gemiddelde bronvermogen van 95 dB(A) wordt uitgegaan op de meest nabij het woonhuis aan de Kerkstraat 9 gelegen parkeerplek, dan wordt op de gevel van dat woonhuis een piekgeluidniveau berekend van 58 dB(A). Uitgaande van een worst-case situatie dan wordt op de gevel van dat woonhuis een piekgeluidniveau berekend van 63 dB(A).

De VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering adviseert om ter plaatse van gebiedstype ‘rustige woonwijk’ geen hogere piekgeluidniveaus na te streven dan 65 dB(A) in de dagperiode, 60 dB(A) in de avondperiode en 55 dB(A) in de nachtperiode. Gelet op de indicatieve berekening zou het kunnen voorkomen dat tijdens de nachtperiode er 3 – 8 dB(A) hogere piekgeluidniveaus kunnen voorkomen dan de richtwaarden van de VNG-handreiking aangeeft. Deze hogere piekgeluidniveaus zijn weg te nemen door bijvoorbeeld langs de erfgrans van de parkeerplaats een 1,8 meter hoog (kokos) geluidsscherm te plaatsen.



Om aan het bezwaar tegemoet te komen wordt op de verbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan een aanduiding opgenomen voor een geluidsscherm ter plaatse van de erfgrans. Via de regels van het bestemmingsplan is hieraan een voorwaardelijke verplichting gekoppeld zodat alvorens de parkeerplaats gebruikt kan worden een geluidsscherm met een hoogte van 1,8 meter aanwezig moet zijn.

## 12. Schade door bouwwerkzaamheden

In het ontwerpbestemmingsplan wordt op geen enkele wijze aandacht besteed aan risico op schade door werkzaamheden. Dit terwijl het gaat om ingrijpende werkzaamheden die plaatsvinden naast niet onderheide woningen en met verkeersbeweging voor bouwverkeer die noodgedwongen plaats zullen vinden over wegen direct naast de woningen van indieners. Hoewel de exacte wijze van de werkzaamheden een uitvoeringselement betreft die geen onderdeel uitmaakt van het besluitvormingsproces over de ruimtelijke keuze, rust op de raad volgens indieners wel de verplichting te bezien of het plan kan worden uitgevoerd zonder onaanvaardbaar risico voor het perceel van de woning van omwonenden. Dit in het kader van de uitvoerbaarheidstoets. Gezien de locatie van de werkzaamheden en aanvoerrote van bouwverkeer achten indieners het noodzakelijk dat dit alsnog onderzocht wordt.

### *Beantwoording*

Niet ontkend wordt dat tijdens de bouw overlast kan ontstaan. Echter de overlast wordt zoveel mogelijk tot een minimum beperkt. Ontwikkelaar zal ruim voor aanvang van de werkzaamheden (bouw en sloop) een extern bedrijf opdracht geven voor een opname aan de omliggende woningen. Er zijn drie momenten van opnames: voor aanvang van de sloop, na de sloop en na de bouw. De gegevens (inclusief foto's) van de huidige staat van de woningen worden opgeslagen bij een notariskantoor. Tijdens de bouw worden een aantal 'trillingsmeters' geplaatst bij enkele woningen. Als er bijvoorbeeld bij het boren of heien van een bepaalde trillinggrens wordt overschreden, wordt actie ondernomen. De opzichter en de uitvoerder krijgen bij een overschrijding ook direct een melding op de telefoon. De ontwikkelaar hanteert als uitgangspunt dat de bouw geen schade levert aan de omgeving. Mocht er toch schade zijn aan een woning dan wordt op basis van de eerste opname beoordeeld wat precies de schade is. Een schade-expert beoordeelt de situatie. Uiteraard zal Ontwikkelaar de schade netjes met de bewoner(s) afhandelen. Ontwikkelaar draagt zorg voor een duidelijke communicatie met de bewoners.

13. Volgens indieners vraagt een goede ruimtelijke ordening dat het nadeel voor omwonenden zo klein mogelijk wordt gehouden. Ook daarom vragen zij om andere mogelijke locaties te onderzoeken, waar geen of minder planschade is.

### *Beantwoording*

Het risico van tegemoetkomingen in planschade is meegewogen bij de beoordeling van de economische uitvoerbaarheid van het plan. Indiener kan een planschadeverzoek indienen als er sprake is van schade welke

ontstaan is als gevolg van het onderhavig plan. Een planschadeverzoek kan ingediend worden op het moment dat het besluit onherroepelijk geworden is. Op de website van de gemeente is meer informatie te vinden over de indieningseisen van een planschadeverzoek.

**Conclusie:** De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting wordt een nadere motivering opgenomen m.b.t. geluidsaspecten. Om geluidhinder van dichtslaande portieren van de auto's op de noordelijke parkeerkoffer te beperken wordt een geluidsscherm gerealiseerd. Hiervoor wordt via de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting gekoppeld. Ook wordt hiervoor de verbeelding aangepast. Tevens wordt de toelichting aangevuld met t.a.v. de spuitzonering die in acht moet worden genomen. Door de opname van een spuitbeperking worden ook de regels en verbeelding hierop aangepast.

### 3.2 Waterschap Rivierenland

1. Er is veelvuldig overleg gevoerd voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, naar aanleiding daarvan zijn de plannen ook aangepast. Het uiteindelijke ontwerpbestemmingsplan incl. bijlagen zoals dat ter inzage is gelegd is niet meer vooraf beoordeeld. Dit heeft geleid tot het indienen van een zienswijze ten aanzien van de toelichting en het opgestelde waterhuishoudkundig plan

#### Beantwoording

De eerdere reacties van het waterschap zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan inclusief de bijlagen, maar is daarna in verband met het aspect 'tijd' niet meer opnieuw voor beoordeling bij het waterschap neergelegd. Wij vinden het prettig dat het waterschap de gelegenheid heeft gevonden om het ontwerpbestemmingsplan inclusief bijlagen tijdens de terinzagelegging alsnog opnieuw te beoordelen.

2. De zuidgrens van de woonbestemming is opgeschoven. Hierdoor is de aangrenzende B-watgang (149347 en verlenging) te krap geworden en voldoet niet meer aan de minimum afmetingen die het waterschap stelt aan een B-watgang. Aangezien de watgang ook een belangrijke afvoerende functie heeft voor de bebouwing aangrenzend aan het plangebied zijn wij niet akkoord.

#### Beantwoording

Het klopt dat de woonbestemming is opgeschoven en daardoor de aangrenzende B-watgang smaller is geworden. Om de bergende en afvoerende functie van deze watgang te borgen hebben wij een damwand toegevoegd. Uit de reactie van het waterschap begrijpen wij dat dit voor het waterschap niet akkoord is. We passen het waterhuiskundig plan hierop aan door op deze plek een duiker toe te passen (zien onderstaande uitsneden) . Hierbij merken wij op dat dit mogelijk is omdat voorzien is in de verplichte compensatie die bij demping aan de orde is.



OUD



NIEUW

3. Tevens is nu op een locatie langs deze watgang een damwand ingetekend. Dit maakt effectief onderhoud ter plekke onmogelijk.

#### Beantwoording

Verwezen wordt naar onze reactie onder 2.

4. Op de nieuwe tekening in bijlage 1 van het WHP zijn diverse duikers in het plangebied verdwenen die essentieel zijn voor doorstroming binnen en afvoer uit het plangebied. Tevens lijkt de afvoerende watgang met de knijpconstructie niet verbonden met de hoofd A-watgang

*Beantwoording*

Per abuis zijn op de tekening in bijlage 1 bij het WHP niet alle duikers weergegeven (er stond een laag uit bij de export van de tekening van Autocad naar PDF). Dit herstellen wij in het waterhuiskundig plan en in de toelichting bij het bestemmingsplan.

5. In het WHP is een nieuwe paragraaf 4.2.3 'Invloed op bestaande wijken' geïntroduceerd waarin gesteld wordt dat de aanleg van de waterberging mogelijk invloed heeft op de (afwatering van) omliggende wijken. Het is aan de initiatiefnemer om te borgen en aan te tonen dat zijn ontwikkeling hydrologisch neutraal wordt uitgevoerd en geen negatieve invloed heeft op de omgeving. Wat de genoemde invloed is en welke maatregelen nodig zijn om dit tegen te gaan ontbreekt in de stukken.

*Beantwoording*

In paragraaf 4.2.3 wordt niet ingegaan op 'invloed op bestaande wijken'. Hierover gaat paragraaf 4.3.4. In die paragraaf is ingegaan op de vragen die het waterschap nu stelt. Daarbij wordt paragraaf 4.3.4. nog aangevuld met de navolgende toelichting: "Het oppervlaktewaterpeil in de waterberging blijft hetzelfde als in de huidige situatie, en conform Peilbesluit Alm en Biesbosch. Met behulp van modelberekeningen met SOBEK is aangetoond welke maximale peilen op zullen treden bij hevige neerslag (T=10 en T=100 situaties). Hieruit blijkt dat bij een T=10 situatie tijdelijk een maximale oppervlaktewaterstand van +0,37 m NAP wordt bereikt, en in een T=100 situatie een maximale waterstand van +0,44 m NAP. Omdat het bestaande maaiveld van de bestaande wijk ruim hoger ligt dan 1,5 m NAP, worden hier geen problemen verwacht, en zijn er geen extra maatregelen nodig om overlast te voorkomen.

Aangezien het peilbeheer conform Peilbesluit Alm en Biesbosch blijft, en ook in de extremen geen wateroverlast te verwachten is dankzij aanleg van de waterberging, kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling hydrologisch neutraal wordt uitgevoerd."

6. Wij vragen ons af in hoeverre de watergangen en waterbergingen onderhouden kunnen worden. Bereikbaarheid en berijdbaarheid van de diverse watergangen/ oevers met gangbaar onderhoudsmaterieel lijkt lang niet altijd mogelijk. Daarnaast is de breedte van de waterberging op diverse locaties dermate groot dat rijdend onderhoud niet mogelijk is. Hoewel het beheer van de B-watergangen, grenzend aan de openbare ruimte bij de gemeente is belegd, dient het functioneren van watergangen en van de waterbergingen wel geborgd te worden, waarvoor effectief onderhoud essentieel is, ook van bergingen die geen status hebben in het ontwerp, maar wel een afvoerende functie hebben (zoals ter hoogte van profiel 9 en 10B).

*Beantwoording*

Naar aanleiding van de reactie van het waterschap passen wij het plan aan door overal een onderhoudspad van 4m breed aan te leggen. Indien bovenkant insteek watergang tot aan de overzijde bovenkant insteek, groter is dan 8m, dan komt aan beide zijden een onderhoudsstrook van 4m breed. De beschreven berging (zonder status) nabij dwarsprofiel 9 en 10B geven we iets anders vorm. Dit wordt een wadi die langzaam leegloopt in de B-watergang. Hiermee kan de wadi in het onderhoud van de overige bermen en grasvlakken meegenomen worden.

**Conclusie: De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

In het bestemmingsplan is het volgende aangepast: de tekst in de toelichting over het watertoetsproces wordt, het waterhuishoudkundig plan wordt aangepast en vervangen als bijlage

## Hoofdstuk 4 Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen

### 4.1 Aanpassingen toelichting

1.	In verband met de wijzigingen ten aanzien van gewasbeschermingsmiddelen zijn de navolgende zaken aangepast: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toevoeging van perceelsnummers in paragraaf 1.2 i.v.m. de vergroting van het plangebied;</li> <li>• Vervanging van de afbeelding in paragraaf 1.2 waarop het plangebied is weergegeven;</li> <li>• Toevoeging in paragraaf 1.3 van vier vigerende beheersverordeningen in de tabel en toelichtende paragrafen 1.3.4 en 1.3.5. En de toevoeging van paragraaf 1.3.6.</li> <li>• Toevoeging van paragraaf 2.15 Gezondheidsaspecten drift.</li> </ul>
2.	Toevoeging van een standpunt en nadere toelichting op de suggestie van het akoestisch onderzoeksbureau om onderzoek uit te voeren/ het treffen van geluidreducerende maatregelen aan bestaande woningen in paragraaf 4.2.
3.	Toevoeging van een tekst over het watertoetsproces in paragraaf 4.11.
4.	De verwerking van het zoals in deze nota beschreven aangepaste waterhuishoudkundig plan in paragraaf 4.11 en de vervanging van deze rapportage in bijlage 21 bij de toelichting.
5.	Actualisatie van paragraaf 6.4.2 Zienswijzen.

### 4.2 Aanpassingen regels

1.	In verband met de wijzigingen ten aanzien van gewasbeschermingsmiddelen zijn de navolgende zaken aangepast: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toevoeging begrip 'laagrisico gewasbeschermingsmiddelen' in artikel 1;</li> <li>• Toevoeging regel in lid 3.4.1 onder d waarmee wordt geregeld dat ter hoogte van de functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – uitsluitend toepassing laagrisico gewasbeschermingsmiddelen' slechts laagrisico gewasbeschermingsmiddelen mogen worden gebruikt;</li> </ul>
2.	Toevoeging van regels ter beperking van het geluid afkomstig van de parkeerkoer aan de achterzijde van de percelen van Kerkstraat 11 en Kerkstraat 13: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lid 5.1 onder c;</li> <li>• Lid 5.2.2 onder c;</li> <li>• Lid 5.4/ 5.4.1.</li> </ul>

### 4.3 Aanpassingen verbeelding

1.	In verband met de wijzigingen ten aanzien van gewasbeschermingsmiddelen zijn de navolgende zaken aangepast: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergroting van het plangebied met de percelen kadastraal bekend gemeente Aalburg, sectie D, nummers 1960 gedeeltelijk, 2448 gedeeltelijk, 2396 gedeeltelijk, 120 gedeeltelijk en 119 gedeeltelijk met de bestemming 'Agrarisch' en de functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – uitsluitend toepassing laagrisico gewasbeschermingsmiddelen';</li> <li>• Toevoeging van de functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – uitsluitend toepassing laagrisico gewasbeschermingsmiddelen' ter hoogte van de gronden voor kwaliteitsverbetering van het landschap (landschapsplan) in het plangebied en gelegen zijn binnen 50 meter van driftgevoelige bestemmingen die onderdeel uitmaken van het plangebied.</li> </ul>
2.	Toevoeging van een aanduiding 'geluidsscherm' op de verbeelding ter hoogte van de parkeerkoer aan de achterzijde van de percelen van Kerkstraat 11 en Kerkstraat 13.

## Hoofdstuk 5 Ambtshalve aanpassingen

### 5.1 Aanpassingen toelichting

1.	Actualisatie van de aeriusberekeningen i.v.m. een nieuwe versie van programma Aerius, dit betekent de vervanging van bijlage 9 bij de toelichting;
2.	Vervanging van de afbeelding van het stedenbouwkundig plan in paragraaf 2.3.2 i.v.m. wijzigingen aan de stedenbouwkundige opzet om binnen het maximale aantal voorziene woningen (63) meer woningen levensloopgeschikt te kunnen realiseren. Deze programmawijziging is ook verwerkt in paragraaf 3.5.3, waarin ook is toegevoegd dat vrije kavels worden ontwikkeld.
3.	Aanpassing van paragraaf 3.3.2 in verband met de gewijzigde provinciale regelgeving over herbegrenzing van gebiedsaanduidingen. Naar aanleiding hiervan is ook de toelichting op artikel 16 in paragraaf 5.2 aangepast.
4.	Toevoeging van een verwijzing naar het vigerende paraplubestemmingsplan ontplofbare oorlogsresten in paragrafen 1.3 en 4.14.
5.	In paragraaf 4.5 is de conclusie van de beoordeling van de gemeente Altena van de rapportering van de bodemsanering toegevoegd.
6.	Naar aanleiding van de wijzigingen aan het waterhuishoudkundig plan en in verband met de aanpassingen door het aspect drift van gewasbeschermingsmiddelen is het landschapsplan dat als bijlage van de toelichting is toegevoegd aangepast.

### 5.2 Aanpassingen regels

1.	Als gevolg van de verwerking van het vastgestelde paraplubestemmingplan ontplofbare oorlogsresten zijn aan artikel 1 begrippen toegevoegd: gecertificeerd opsporingsbedrijf; ontplofbare oorlogsresten; projectplan. Ook is naar aanleiding hiervan de naamgeving van lid 16.2 aangepast en zijn de regels behorende bij deze aanduiding in lijn gebracht met (overgenomen van) de regels zoals opgenomen in het paraplubestemmingsplan ontplofbare oorlogsresten.
2.	Het begrip 'groene buffer' is aangepast zodat ook leibomen zoals leilindes onder een groene buffer worden verstaan.
3.	Om onduidelijkheid te voorkomen is het begrip 'groene buffer elzen' toegevoegd.
4.	Ter verduidelijking van het begrip 'permanente bewoning' is een toevoeging aan de beschrijving van het begrip gedaan.
5.	In de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen Verkeer (artikel 5) en Wonen (artikel 6) zijn bij nutsvoorzieningen specifiek 'trafo's' toegevoegd.
6.	In lid 6.2.2 Hoofdgebouwen (bestemming Wonen) is onder b. toegevoegd dat de diepte van een hoofdgebouw niet meer dan 12 meter mag bedragen. Abusievelijk was hierover geen regel opgenomen, terwijl wel de regels hiervanwel een afwijkingsregel bevatten.
7.	In lid 6.2.2 Hoofdgebouwen onder e, onder 1. zijn ter verduidelijking van de regels de regels die gelden ter plaatse van de aanduidingen 'vrijstaand' en 'twee-aaneen' samengevoegd.
8.	In lid 6.2.2 onder f onder 1, 2 en 3 + onder g onder 1, 2, 3, 4 is niet meer gerefereerd aan de aanduidingen voor woning typologieën maar aan de woning typologieën zelf. Hiermee worden interpretatieverschillen voorkomen.
9.	In lid 6.2.2 onder f, onder 1 is opgenomen dat de afstand van een hoofdgebouw van een vrijstaande woning tot de zijdelingse perceelsgrens niet minder mag bedragen dan 3 meter. Deze afstand was 2 meter. Omdat in enkele gevallen niet aan de afstand van 3 meter kan

	worden voldaan is hiervoor tegelijkertijd lid 6.4.4 toegevoegd waarmee een kortere afstand tot de zijdelingse perceelsgrens kan worden mogelijk gemaakt.
10.	In lid 6.2.2 onder g, onder 1 is aangepast dat de afstand van vrijstaande woningen tot de voorste perceelsgrens niet minder mag bedragen dan 6 meter. Dit was 10 meter. Dit is aangepast i.v.m. stedenbouwkundige overwegingen.
11.	In lid 6.2.3 onder e is een kennelijke verschrijving aangepast. Hier werd verwezen naar hetgeen onder c, maar dit moest hetgeen onder d. zijn.
12.	In lid 6.2.3 onder f is toegevoegd dat de goothoogte voor aangebouwde bijbehorende bouwwerken 3,30 meter mag bedragen in plaats van 3 meter, zoals ook voor vergunningvrije aangebouwde bouwwerken geldt.
13.	In lid 6.2.4 onder c is toegevoegd dat erkers in hoeksituaties een maximale goothoogte mogen hebben van 4 meter in plaats van maximaal de hoogte van de eerste bouwlaag. Hiermee worden verbijzonderheden van hoekoplossingen mogelijk gemaakt.
14.	In lid 6.2.5 onder b is toegevoegd dat bouwwerken geen gebouwen zijnde in de vorm van nutsvoorzieningen voor de voorgevelijn mogen worden gerealiseerd tot een maximale hoogte van 3 meter.
15.	Om te borgen dat niet gebouwd wordt zonder dat op een juiste wijze omgegaan wordt met hemelwaterberging is lid 6.2.6 toegevoegd, wat een voorwaardelijke verplichting voor hemelwaterberging bevat gekoppeld aan de verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen'.
16.	Omdat hetgeen geregeld in 6.5.2 onder a niet uitvoerbaar was (landschappelijk inpassingsplan uitgevoerd hebben op het moment van ingebruikname van woningen) is aan het lid een termijn (18 maanden na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan) toegevoegd.
17.	Abusievelijk was geen voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de realisatie en instandhouding van de op de verbeelding aangeduide groene buffer met elzen. Hiervoor is in lid 6.5.2 onder f een regel toegevoegd.
18.	Verwijdering van de gebiedsaanduiding "overige zone in interim omgevingsverordening toe te voegen verstedelijking afweegbaar" (in ontwerpbestemmingsplan lid 16.3), omdat de provinciale regelgeving deze gebiedsaanduiding niet meer kent. Het is niet meer nodig deze gebiedsaanduiding op te nemen.
19.	Naar aanleiding van de wijzigingen aan het waterhuishoudkundig plan en in verband met de aanpassingen door het aspect drift van gewasbeschermingsmiddelen is het landschapsplan dat als bijlage van de regels is toegevoegd aangepast.
20.	Door de wijzigingen heeft ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan vernummering van diverse leden plaatsgehad.

### 5.3 Aanpassingen verbeelding

1.	Als gevolg van de verwerking van het vastgestelde paraplubestemmingplan ontplofbare oorlogsresten is de naamgeving van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - explosieven' vervangen voor 'veiligheidszone - ontplofbare oorlogsresten'.
2.	Als gevolg van de provinciale regelgeving die de gebiedsaanduiding 'verstedelijking afweegbaar' niet meer kent is de gebiedsaanduiding 'overige zone in interim omgevingsverordening toe te voegen verstedelijking afweegbaar' van de verbeelding verwijderd.
3.	Naar aanleiding van de wijzigingen aan het stedenbouwkundig plan i.v.m. de realisatie van meer levensloopgeschikte woningen (binnen hetzelfde maximum aantal woningen) hebben enkele kleine verschuivingen van bouw- en bestemmingsvlakken plaatsgehad.