

Nota van zienswijzen



Uitgebreide omgevingsvergunning "Stenenheul 2a, Waardhuizen"

Vanaf 11 april 2024 heeft de uitgebreide omgevingsvergunning "Stenenheul 2a, Waardhuizen" gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode kon iedereen bij het college zijn/haar zienswijze geven op de uitgebreide omgevingsvergunning. In deze nota staan de ontvangen zienswijzen, de gemeentelijke reactie daarop en de eventuele wijzigingen in de vergunning.

Waar gaat de uitgebreide omgevingsvergunning over?

Het gaat om een uitgebreide omgevingsvergunning die het mogelijk maakt dat het containerveld te Stenenheul 2a Waardhuizen uitgebreid kan worden. De uitgebreide omgevingsvergunning 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.

Wie heeft er een zienswijze gestuurd?

In de periode van terinzagelegging is er 1 zienswijze ontvangen:

1. Schakenraad advocaten, namens een omwonende.

Hoe ziet de inhoud van deze nota er uit?

Hoofdstuk 1: Samenvatting van de zienswijzen met gemeentelijke beantwoording.

Hoofdstuk 2: Wijzigingen die doorgevoerd worden.

1. Beantwoording zienswijzen

1. Zienswijze: Schakenraad advocaten, namens een omwonende.	
Ontvangstdatum: 14-05-2024	
Inhoud zienswijze	Beantwoording gemeente
Indiener geeft aan:	
<p>Parkeernormen - Met de beoogde uitbreiding van het containerveld dient te worden nagegaan of er na de uitbreiding nog wordt voldaan aan de parkeernormen zoals vastgesteld in het bestemmingsplan Buitengebied Woudrichem herziening 2018. Artikel 37.2.1 van het bestemmingsplan geeft de regels met betrekking tot de parkeernormen weer.</p> <p>In december 2018 zijn de nieuwe kerncijfers van het CROW uitgebracht. Om de parkeernorm te bepalen wordt aangesloten bij de functie 'Groencentrum (inclusief buitenruimte)'. Het is tevens belangrijk te benadrukken dat, volgens het CROW, wanneer de buitenruimte van een groencentrum voor klanten toegankelijk is, de buitenruimte als verkoopruimte telt en daarbij moet worden meegenomen in het aantal bruto vloeroppervlak. De containervelden van de Groenhove zijn voor klanten toegankelijk, zoals men adverteert op de eigen website. De buitenruimte meetellen heeft initiatiefnemer nagelaten in zijn berekeningen. Het bruto vloeroppervlak is daarmee geen +/-1.000 m², zoals in de onderbouwing beschreven staat, maar na de uitbreiding van de containervelden +/-18.500 m². De gegeven parkeernorm voor een groencentrum ligt volgens het CROW tussen de 2,4 en 2,9 (per 100 m² bruto vloeroppervlak), binnen de situering 'Rest bebouwde kom'. De berekening volgens de initiatiefnemer heeft als eindtotaal 29 parkeerplaatsen bij een parkeernorm van 2,9 parkeerplaatsen bij +/-1.000 m². Op basis van het eerder gestelde dat na uitbreiding van de containervelden het bruto vloeroppervlak +/-18.500 m² is, hoort het aantal parkeerplaatsen 491 te zijn bij een parkeernorm van 2,9.</p>	<p>De detailhandel vindt alleen plaats in de aanwezige gebouwen. Dat personen buiten kunnen rondlopen, betekent – juridisch – niet dat al deze grond wordt aangewend voor detailhandel. Het kan immers ook worden gezien als opslag. Volgens het bestemmingsplan mag er max 100 m² worden aangewend voor detailhandel (en enkel in de gebouwen)</p> <p>Wel is het zo dat op piekmomenten de verkeersdruk erg groot is. Vooral in de lente (bij mooi weer) zijn verkeersregelaars noodzakelijk. In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn algemene voorschriften opgenomen over het zoveel mogelijk vrijhouden van de openbare weg. Vergunninghouder dient zich hier eveneens aan te houden</p> <p>Er wordt een kwekerij aangevraagd, geen detailhandel. De kwekerijgronden tellen niet mee als vloeroppervlak. Uit de aanvraag en het advies van de agrarische adviescommissie blijkt afdoende dat detailhandel een ondergeschikte activiteit is; hierdoor telt alleen de in de huidige situatie al bestaande 1000 m² bvo mee in de oppervlakte en de verkeersnormering.</p> <p>Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de vergunningsaanvraag is berekend op basis van de publicatie CROW toekomstbestendig parkeren. In de publicatie van het CROW is bij een groencentrum een maximale parkeernorm van 2,9 parkeerplaatsen per 100m² bedrijfsvloeroppervlakte (bvo) opgenomen. Op de projectlocatie is er 1.000m² bvo. Er moeten dus $(1.000m^2 \times 2,9 \text{ parkeerplaatsen}/100m^2) = 29$ parkeerplaatsen aanwezig zijn in de beoogde situatie.</p>

<p>Cliënt stelt voor om een parkeeronderzoek uit te voeren welke uitgaat van realistischere gegevens, zoals kassagegevens. Het parkeeronderzoek en de kassagegevens zorgen voor een goede basis voor het doorrekenen van de parkeernorm.</p> <p>Zonder extra parkeeronderzoek stelt cliënt dat het aantal parkeerplaatsen (29) niet voldoet aan de CROW parkeercijfers en de Beleidsregel parkeernormen (491), en de voorgenomen uitbreiding van het containerveld strijdig is met artikel 37.2.1 van het bestemmingsplan.</p>	<p>In de zienswijze wordt voorgesteld om een parkeeronderzoek uit te voeren omdat het in de zienswijze berekende aantal parkeerplaatsen (491 stuks) niet passend is. Er kan mee worden ingestemd dat 491 parkeerplaatsen niet passend is. De oorzaak hiervan is dat de containervelden geen bruto vloeroppervlak (bvo) betreffen. De definitie van het bvo betreft conform de publicatie CROW toekomstbestendig parkeren 2018: Het bruto vloeroppervlak van een gebouw is het vloeroppervlakte inclusief alles, gemeten op vloerniveau, dus inclusief gevels, dragende wanden, vides enzovoort. Een scheidende muur (muur tussen twee zelfstandige delen van een gebouw) telt voor de helft mee bij het berekenen van het bvo. In tegenstelling tot het gebruiksoppervlak (gbo) zijn hierin wel de gemeenschappelijke ruimtes inbegrepen.</p>
<p>Parkeergelegenheid zware voertuigen - Naast de parkeerplaatsen voor lichte voertuigen dient er ook rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van zware voertuigen op het terrein, zoals grote vrachtwagens. Deze voertuigen hebben specifieke parkeergelegenheid nodig om te voorkomen dat ze de reguliere parkeerplekken blokkeren.</p> <p>De initiatiefnemer geeft in de ruimtelijke onderbouwing en de begeleidende notitie 'aanvullingen buitenplanse afwijkingen containervelden' aan dat er in de praktijk meestal slechts één zwaar voertuig aanwezig is. Maar dat het kan voorkomen dat er twee zware voertuigen tegelijkertijd aanwezig zijn. Door middel van een tekening is duidelijk gemaakt waar de zware voertuigen kunnen parkeren en laden en lossen. Echter als de zware voertuigen op de aangegeven plekken worden geplaatst, blokkeren ze niet alleen de parkeervakken voor lichte auto's, maar ook de rijrichting naar de uitrit. Er zijn dus geen specifieke parkeervakken voor zware voertuigen die genoeg ruimte bieden om te laden en te lossen zonder lichte voertuigen en de rijrichting in de weg te staan ofwel blokkeren.</p>	<p>Aanvrager heeft een vernieuwede inrichtingstekening aangeleverd welke bij de vergunning wordt gevoegd. De inrichtingstekening geeft inzicht dat de rijrichting niet wordt geblokkeerd. Parkeerplekken werden al niet geblokkeerd.</p> <p>Aanvrager wil zijn bedrijfsvoering concentreren op deze locatie waardoor vrachtwagenbewegingen minder worden. Immers er hoeft niet meer van de ene naar de andere locatie te worden gereden. Hierdoor is het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens afdoende voor de aangevraagde bedrijfssituatie. Op tekening is afdoende aangegeven waar de vrachtwagens gestald kunnen worden voor laden en lossen, op het terrein is verder voldoende ruimte om weg te rijden. Er geldt geen verplichte rijroute. Ook kunnen vrachtwagens eventueel achter elkaar geparkeerd worden. Dit zal slechts incidenteel zijn. Uitgangspunt is de gemiddelde bedrijfssituatie, niet wat er in uitzonderlijke of incidentele situaties zal gebeuren.</p> <p>Hoewel de parkeervakken toegankelijk blijven kan wel worden ingestemd met de opmerking dat rijrichting naar de uitrit geblokkeerd wordt. Er dient wel vermeld te</p>

	<p>worden dat er vrijwel nooit 2 vrachtwagens/zware voertuigen tegelijk op de projectlocatie zullen zijn omdat dit wordt afgestemd met afnemers vanwege personele bezetting. Echter biedt afstemming met afnemers geen garantie dat er nooit 2 zware voertuigen tegelijkertijd zullen zijn. Om deze reden zijn er worstcasescenario 2 vakken ingetekend. Verder kan ook benoemd worden dat er doorgaans buiten openingstijden wordt geladen en gelost. Er wordt voorgesteld om de parkeervakken voor laden en lossen anders te situeren op de locatie.</p>
<p>Toename in verkeersbewegingen</p> <p>- De initiatiefnemer heeft nagelaten om een onderbouwende berekening te geven voor de verkeersbewegingen. De geschatte aantallen van 120 lichte voertuigen en 10 zware voertuigen per week worden niet gestaafd door enige concrete onderbouwing. Zelfs in het gepresenteerde slechtste scenario, waarbij de CROW normen worden toegepast, zijn de berekeningen gebaseerd op een onjuist bruto vloeroppervlak waardoor de uitkomst onjuist is. Bij, zoals eerder aangegeven, een daadwerkelijk bruto vloeroppervlak van +/-18.500 m² vindt er een gemiddelde aan verkeersbewegingen van 2.442 plaats per dag. Dit is gebaseerd op CROW normen 12 en 14,4 motorvoertuigen per etmaal per 100 m² bruto vloeroppervlak. Dit rijmt dus niet met wat de initiatiefnemer heeft aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing.</p> <p>- Cliënt heeft zelf metingen uitgevoerd op 9 mei 2024. Via camerabeelden is een telling gedaan van het aantal voertuigen dat het terrein van de Groenhoeve betrad. In totaal waren dit 440 auto's. Dit zijn 880 verkeersbewegingen op één dag. Daarnaast zijn er ook nog +/-110 fietsers./scooters het terrein opgereden, wat resulteert in circa 220 verkeersbewegingen. Bij elkaar op één dag waren dit 1.100 verkeersbewegingen. Bij een uitbreiding van het containerveld</p>	<p>Er wordt een kwekerij aangevraagd, geen detailhandel. De kwekerijgronden tellen niet mee als vloeroppervlak. Uit de aanvraag en het advies van de agrarische adviescommissie blijkt afdoende dat detailhandel een ondergeschikte activiteit is; hierdoor telt alleen de bestaande 1000 m² als bvo mee en kan niet het gehele kwekerijperceel daarbij worden opgeteld.</p> <p>In de zienswijze wordt aangehaald dat er geen onderbouwing van de beoogde verkeersbewegingen is aangeleverd. De beoogde ontwikkeling betreft het aanleggen van 13 containervelden met in totaal een oppervlakte van 12.173m². Hierbij zullen de planten die op deze containervelden worden geteeld, voor zover mogelijk, en afgezet worden op de projectlocatie. Het creëren van een huiskavel rondom de locatie zal leiden tot minder aanvoer van planten. Daar waar voorraden voorheen altijd diende te worden aangevuld vanuit andere locaties, kunnen de benodigde planten nu van de containervelden op de projectlocatie worden gehaald. Dit heeft zelfs een positieve invloed op het aantal vervoersbewegingen. Echter zal het realiseren van containervelden ook leiden tot een toename van vervoersbewegingen door het personeel dat actief is op de projectlocatie, de aanvoer van plantgoed etc. Deze toename heeft aanvrager geschat</p>

<p>gaan de verkeersbewegingen flink toenemen.</p> <p>Om een realistisch beeld te krijgen van de verkeersbewegingen is een officieel verkeersonderzoek nodig.</p>	<p>op 120 lichte voertuigen per week en 10 zware voertuigen per week.</p> <p>In de zienswijze wordt een schatting gemaakt van de totale vervoersbewegingen in de beoogde situatie op basis van de CROW toekomstbestendig parkeren. Hier wordt wederom uitgegaan van 18.500m² bvo. Zoals eerder is toegelicht betreft dit slechts 1.000m² bvo. In de zienswijze wordt eveneens voor de tweede maal aangegeven dat de schatting op basis van 18.500m² niet realistisch is. Daarbij betreft de beoogde ontwikkeling het realiseren van containervelden en een watersilo. Voor de toename van de verkeersbewegingen bij het in gebruik hebben van containervelden is geen verkeersgeneratie opgenomen in de publicatie van het CROW. Er is derhalve maatwerk nodig.</p> <p>Voor deze ontwikkeling dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden omdat dit in strijd is met het bestemmingsplan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient er te worden gekeken naar de verkeersgeneratie die de ontwikkeling met zich meebrengt en het effect hiervan op het wegennet. Omdat de ontwikkeling leidt tot een geringe toename van vervoersbewegingen zal het effect van de ontwikkeling op de bestaande verkeersgeneratie en de druk op het wegennet nihil zijn. In alle redelijkheid wordt daarom eveneens rekening gehouden met de totale vervoersbewegingen van de gehele projectlocatie.</p> <p>Op basis van de CROW toekomstbestendig parkeren is de beoogde verkeersgeneratie van de bestaande bedrijvigheid maximaal 14,4 vervoersbewegingen per 100m² bvo. Zoals eerder toegelicht is er 1.000m² bvo op de projectlocatie.</p> <p>Dit houdt in dat er per weekdag maximaal 144 vervoersbewegingen per dag plaatsvinden. Dit betreffen in totaal 72 voertuigen. De projectlocatie is gelegen op circa 30 meter van de N322. Aangenomen kan worden dat veruit het grootste</p>
--	---

	<p>gedeelte van de verkeersbewegingen de projectlocatie verlaat via de N322.</p> <p>Op basis van de CROW zijn er maximaal 144 vervoersbewegingen per dag. Op basis van de schatting van aanvrager betreffen komen er in de beoogde situatie 130 vervoersbewegingen extra. Uitgaande van 5 dagen per week (worstcase) betreffen dit 26 vervoersbewegingen extra per dag. In de beoogde situatie zullen er in totaal dus (144 + 26=) 170 vervoersbewegingen per etmaal plaatsvinden (85 bezoeken). Hierbij dient vermeld te worden dat er is uitgegaan van de maximale vervoersbewegingen op basis van de CROW, er 50% extra vervoersbewegingen zijn geschat door de aanvrager in de toename en dat de toename van de vervoersbewegingen is gebaseerd op 5 dagen per week. De inschatting kan dus worden gezien als een worstcasebenadering.</p>
<p>Ontsluitingsroutes</p> <p>- Cliënt maakt zich zorgen over de capaciteit van de ontsluitingsroutes om de verwachte toename in verkeersbewegingen adequaat af te handelen en de overlast voor omwonenden die gaat toenemen. In het licht van de reeds bestaande overlast en de potentiële toename ervan als gevolg van de uitbreiding van de containervelden, pleit cliënt voor het opnemen van duidelijke voorwaarden in de vergunning. Het ontbreken van specifieke voorwaarden in de beoogde vergunning voor de periodes en tijden van laden en lossen draagt bij aan de zorgen van cliënt. Momenteel ervaart cliënt al overlast van zware voertuigen in de avonduren en vreest dat dit alleen maar gaat toenemen. Er komen namelijk met enige regelmaat zware voertuigen midden in de nacht karren lossen met goederen, wat zorgt voor geluidsoverlast.</p> <p>- Cliënt wil dan nog benadrukken dat de verkeersoverlast op de informatieavond van 12 september 2022 is besproken. Tijdens de presentatie is er een plattegrond getoond waarmee het idee werd geopperd om een tweede in- en</p>	<p>In juli 2021 hebben er verkeersmetingen plaatsgevonden op de Stenenheul te Waardhuizen. Het gemiddeld aantal voertuigbewegingen op een werkdag komt uit op 1641 voertuigbewegingen per etmaal. Door de komst van deze ontwikkeling komt uit aantal voertuigbewegingen uit op ongeveer 1900 voertuigbewegingen per etmaal. Een 30km/u weg met een ontsluitende functie kan ongeveer 5000 voertuigbewegingen per etmaal afwickelen. Wij verwachten om die reden geen problemen voor de afwikkeling van het verkeer.</p> <p>Op basis van de CROW zijn er maximaal 144 vervoersbewegingen per dag. Op basis van de schatting van aanvrager betreffen komen er in de beoogde situatie 130 vervoersbewegingen extra. Uitgaande van 5 dagen per week (worstcase) betreffen dit 26 vervoersbewegingen extra per dag. In de beoogde situatie zullen er in totaal dus (144 + 26=) 170 vervoersbewegingen per etmaal plaatsvinden (85 bezoeken). Hierbij dient vermeld te worden dat er is uitgegaan van de maximale vervoersbewegingen op basis van de CROW, er 50% extra vervoersbewegingen zijn geschat door de aanvrager in de toename en dat de toename van de vervoersbewegingen is</p>

<p>uitrit aan te leggen om daarmee de verkeersoverlast tegen te gaan.</p> <p>Daarnaast heeft cliënt eerder een mogelijke oplossing aangedragen om aan de oostzijde van de Groenhoeve een rotonde aan te leggen op de N322 met een toegangsweg richting de Hoge Oldersdijk. Echter, als de beoogde situatie wordt goedgekeurd, is een tweede in- en uitrit aan de Hoge Oldersdijk niet meer mogelijk. Initiatiefnemer wil namelijk een waterstrook aanleggen wat een eventuele tweede in- en uitrit van de N322 naar de Hoge Oldersdijk in de weg ligt.</p>	<p>gebaseerd op 5 dagen per week. De inschatting kan dus worden gezien als een worstcasebenadering.</p> <p>De totale verkeersgeneratie op de N322 ter hoogte van de rotonde bij de projectlocatie bedraagt, conform de Staat van Mobiliteit Brabant - Intensiteiten van het Netwerk, 12.166 verkeersbewegingen per etmaal (5.933 oostelijke richting + 6.233 westelijke richting). Uitgaande van een toename van 26 verkeersbewegingen en de al bestaande 144 verkeersbewegingen, betreffen de vervoersbewegingen die van de projectlocatie af komen slechts 1,4% van het totale verkeer. De toename door de beoogde ontwikkeling (26 bewegingen per etmaal) betreft slechts 0,21% van het totale verkeer. De capaciteit van de N322 is meer dan voldoende om deze kleine toename in vervoersbewegingen aan te kunnen. In de huidige situatie al geen sprake van files of overmatige belasting van de weg. Ook op piekdagen, waar er meer dan 144 vervoersbewegingen plaatsvinden is er ruim voldoende capaciteit om de verkeersbewegingen af te kunnen wikkelen. Er kan daarom geconcludeerd worden dat er ook in de beoogde situatie sprake is van een goede ruimtelijke ordening voor het aspect verkeer.</p>
<p>Natuur</p> <p>- Initiatiefnemer stelt dat er geen onnodig negatief effect zal zijn op de beschermde flora en fauna op de projectlocatie en directe omgeving. En dat daarom geen aanvullend onderzoek of ontheffing vereist zou zijn. Daarvoor wordt verwezen naar de Quickscan Flora & Fauna die als bijlage was opgenomen bij het ontwerpbesluit. Deze Quickscan heeft plaatsgevonden op 23 mei 2023. Echter betwist cliënt deze beweringen en wijst op belangrijke tekortkomingen in de uitgevoerde Quickscan. Deze heeft namelijk pas plaatsgevonden nadat initiatiefnemer in 2019/2020 al het groen en bomen rondom de projectlocatie heeft laten rooien. Hierdoor is de huidige situatie niet representatief voor de situatie vóór het rooien van het perceel, toen er nog aanzienlijke flora en fauna aanwezig</p>	<p>In de zienswijze wordt ingegaan op het rooien van bomen in de jaren 2019/2020. De beoogde ontwikkeling betreft het aanleggen van containervelden op de projectlocatie. Het is onduidelijk wat de 4 tot 5 jaar geleden gerooide bomen te maken hebben met de beoogde vergunningsaanvraag. Daarbij kan worden vermeld dat de beoogde ontwikkeling gepaard gaat met het realiseren van een landschappelijke inpassing welke zelfs een bijdrage levert aan de natuur. Aangezien de bomen al meerdere jaren weg zijn en de beoogde ontwikkeling (het aanleggen van containervelden op de projectlocatie) nog niet heeft plaatsgevonden, is de uitgangssituatie van de quickscan in tegenstelling tot wat in de zienswijze wordt benoemd, wel degelijk als representatief aan te merken.</p>

<p>was. Een dergelijk onderzoek heeft destijds nooit plaatsgevonden.</p> <p>Cliënt weet dat er toentertijd huismussen, buizerds/valken, vleermuizen en ooievaars in de groenstrook op het perceel aanwezig waren. Na het rooien van het perceel zijn deze diersoorten van het perceel verdwenen. Dit wordt ondersteund door de gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna (zie de bijlage van de Quicksan), waaruit blijkt dat verschillende beschermde diersoorten na het rooien van het perceel niet meer zijn waargenomen. Zie bijvoorbeeld de bever, gewone dwergvleermuis en de vink. Deze soorten worden allemaal beschermd door de Wet natuurbescherming (art. 3.1, lid 1 jo. 3.5, lid 1 en 5), de Habitatrichtlijn (bijlage 2) of staan zelfs op de rode lijst. Het is aannemelijk dat het rooien van het perceel heeft geleid tot het verlies van leefgebied voor deze beschermde diersoorten. Wat in strijd is met artikel 1.11 Wet natuurbescherming. Eerst het perceel rooien en achteraf op een leeg perceel een Quicksan laten uitvoeren is onacceptabel.</p>	
<p>Aerius berekening</p> <p>- Initiatiefnemer heeft een AERIUS-berekening uitgevoerd om de mogelijke toename van stikstofdepositie op het nabijgelegen Natura-2000 gebied te bepalen. De conclusie van deze berekening is dat er geen significante toename van stikstofdepositie zou plaatsvinden. Echter betwist cliënt deze conclusie en stelt dat de AERIUS-berekening gebaseerd is op onderschatte verkeersbewegingen, vergelijkbaar met de tekortkomingen bij de parkeer- en verkeersbewegingen. Cliënt is van mening dat er in werkelijkheid aanzienlijk meer verkeersbewegingen plaatsvinden, waardoor de AERIUS-berekening niet correct is en opnieuw uitgevoerd dient te worden. Gebaseerd op de eerder gestelde parkeer- en verkeersbewegingen.</p>	<p>In de zienswijze wordt benoemd dat er berekeningen zijn uitgevoerd om een mogelijke toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied op een afstand van ongeveer 800 meter inzichtelijk te maken. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is echter gelegen op ruim 3 kilometer. Bovenstaand is gemotiveerd wat de vervoersbewegingen in de beoogde situatie bedragen. Middels een AERIUS berekening is nader gemotiveerd dat er geen toename van stikstofdepositie zal plaatsvinden. Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde situatie niet leidt tot een significant negatief effect op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.</p>
<p>Geluid</p> <p>- De mogelijke toename van geluidshinder als gevolg van de uitbreiding van het containerveld en de beoogde groei van</p>	<p>In de binnengekomen zienswijze wordt terecht vermeld dat de 30/km/u-zone is uitgezonderd in het kader van de Wet</p>

het bedrijf dat daarmee samenkomt vormt een belangrijk aandachtspunt voor de beoordeling van de ruimtelijke onderbouwing. Cliënt benadrukt dat met name het toegenomen aantal zware voertuigen zal leiden tot een verhoogd geluidsniveau, met name op de klinkerweg voor zijn huis.

Hoewel de 30 kilometer per uur zone is uitgezonderd in de Wet Geluidshinder moet er nog steeds worden voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Cliënt stelt dat zowel in de huidige als in de beoogde situatie de geluidshinder zal toenemen en mogelijk zelfs de gemiddelde toegestane decibelniveaus zal overschrijden. Het ontbreken van een akoestisch geluidsonderzoek naar het extra geluid dat de uitbreiding van de containervelden zal genereren, is een ernstige tekortkoming in het onderzoek van initiatiefnemer. De afwezigheid van een dergelijk onderzoek vormt een schending van onder andere het zorgvuldigheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel. Zonder adequaat geluidsonderzoek kan geen volledige beoordeling worden gemaakt van de potentiële geluidshinder en de gevolgen daarvan voor de omgeving.

Geluidshinder. Er dient echter nog steeds voldaan te worden aan een goede ruimtelijke ordening. Middels de kaart 'geluid van wegverkeer' van de atlasleefomgeving is de huidige situatie rondom de projectlocatie weergegeven met betrekking tot wegverkeerslawaai. Uit de kaart blijkt dat er al sprake is van een geluidsbelasting van 61 tot 70 dB op de woningen aan de Stenenheul 1 en 1A.

Ook op andere woningen in de omgeving is reeds sprake van een ruim 60 dB. Hoewel de beoogde ontwikkeling zal zorgen voor een lichte toename in het aantal verkeersbewegingen valt de verhoogde geluidsbelasting op de omliggende woningen niet te herleiden naar de projectlocatie. De verhoogde belasting komt overduidelijk van de N322. Dit is ook nader te herleiden wanneer verder wordt uitgezoomd op de kaart geluid wegverkeer, zie onderstaande afbeelding.

Het is in het kader van industrielawaai relevant om te kijken of er aan de richtafstanden uit de bedrijven- en milieuzonering kan worden voldaan voor het aspect geluid. De beoogde ontwikkeling betreft het realiseren van containervelden. In de bedrijven- en milieuzonering is geen richtafstand opgenomen voor een containerveld. Onder de categorie 'Akkerbouw en fruitteelt' zijn enkel bedrijven opgenomen met een richtafstand van 30 meter. Ook een groothandel in planten heeft voor het aspect geluid een richtafstand van 30 meter. De projectlocatie betreft slechts de beoogde containervelden. Binnen 30 meter van de projectlocatie zijn geen woonbestemmingen gelegen. Er wordt dus voldaan aan de richtafstanden uit de bedrijven- en milieuzonering voor het aspect geluid.

De beoogde ontwikkeling betreft het realiseren van containervelden waardoor er circa 26 vervoersbewegingen per etmaal extra van en naar de projectlocatie zullen plaatsvinden. Uit bovenstaande afbeeldingen valt te concluderen dat de

	<p>huidige geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de N322. Omwonenden zouden, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, veel meer gebaat zijn bij maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die de N322 met zich meebrengt in plaats van maatregelen die op de projectlocatie genomen kunnen worden. Omdat het aantal vervoersbewegingen dat naar de projectlocatie gaat maar een fractie betreft van de totale verkeersbewegingen en de ontwikkeling slechts leidt tot een kleine toename (26 vervoersbewegingen per etmaal) in vervoersbewegingen is het niet redelijk om de aanvrager verantwoordelijk te houden voor de bestaande overbelasting van geluid. Een akoestisch onderzoek zal ongetwijfeld ook uitwijzen dat er sprake is van een verhoogde geluidsbelasting, echter zal met maatregelen op de projectlocatie dit niet kunnen worden voorkomen.</p> <p>Er kan daarom worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is.</p>
<p>Strijd met goede ruimtelijke ordening - Allereerst valt de beoogde uitbreiding van de containervelden onder de categorie 'teeltondersteunende voorzieningen', zoals gedefinieerd in artikel 1.129 van het bestemmingsplan. Deze voorzieningen, waaronder de containervelden en de watersilo, worden specifiek aangemerkt als permanente teeltondersteunende voorzieningen. Echter, het bestemmingsplan staat permanent teeltondersteunende voorzieningen alleen toe binnen het bouwvlak, zoals vastgelegd in artikel 3.1.2, sub k van het bestemmingsplan. De voorgestelde uitbreiding van de containervelden zou echter grotendeels buiten het bouwvlak worden geplaatst, waardoor het in strijd is met de geldende planvoorschriften.</p>	<p>Juist vanwege het feit dat buiten het bouwvlak wordt verhard is de onderhavige procedure gestart. Er is geen sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening zoals aangetoond in de aangeleverde onderbouwing en onderzoeken. Aangezien de bovenvermelde zienswijzen ongegrond zijn, kan niet gesteld worden dat alsnog sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening.</p>

<p>Hoewel er mogelijkheden zijn voor afwijking van deze voorschriften op basis van de Wabo, onder artikel 2.1, eerste lid, onder c in combinatie met artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3, zijn strikte voorwaarden van toepassing. Een dergelijke afwijking is alleen toegestaan als er geen sprake van strijd is met de goede ruimtelijke ordening en als de besluitvorming wordt onderbouwd met een deugdelijke ruimtelijke onderbouwing. Echter, gezien alle bovengenoemde tekortkomingen, verkeerde berekeningen en gebrekkige motivaties, stelt cliënt dat de voorgestelde uitbreiding van de containervelden wel degelijk in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Bovendien ontbreekt het op verschillende punten aan een adequaat gemotiveerde ruimtelijke onderbouwing.</p>	
	<p>Zienswijze ongegrond</p>

2. Aanpassingen uitgebreide omgevingsvergunning

De uitgebreide omgevingsvergunning is ongewijzigd. De uitgebreide omgevingsvergunning wordt dan ook ongewijzigd vastgesteld. Hieronder vindt u een overzicht van de aanvullingen.

Aanvullingen:

1.	Gewijzigde inrichtingstekening laden-lossen zal aan de vergunning worden toegevoegd.
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	