

Nota van Zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan

Wilhelminalaan 41-45 Beuningen

April 2025

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Wilhelminalaan 41-45 Beuningen' heeft van 20 december 2023 tot en met 30 januari 2024 voor iedereen ter inzage gelegen. Deze inzageperiode is op 19 december 2023 gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Binnen deze inzagetermijn kon iedereen een zienswijze ten aanzien van het plan naar voren brengen. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn 11 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen worden hieronder behandeld.

In dit document worden de zienswijzen van een reactie voorzien. Hierbij is steeds een samengevatte weergave van elke zienswijze gepresenteerd. Bij de beoordeling van de zienswijzen is steeds de gehele tekst van de ingediende zienswijze gebruikt. Voor onderwerpen die vaker voorkomen in de verschillende zienswijzen wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie in onderstaande tabel.

Onderwerp	Reactie
Verzakking/bronbemaling	Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan wordt er geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd, de in de planregels opgenomen mogelijkheid tot het realiseren van een ondergrondse parkeergarage is komen te vervallen.
Verkeersgeneratie	In het kader van de zienswijzen is een nadere berekening van de verkeersintensiteiten uitgewerkt. De notitie parkeren en bevoorrading is aangevuld. De aangepaste notitie parkeren, verkeersveiligheid en doorstroming is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Ook zijn de aanvullende bevindingen verwerkt in de toelichting. Verkeer met als bestemming en herkomst de nieuwe Aldi, wordt afgewikkeld via de Burgemeester Geradtslaan. Hierdoor nemen de verkeersintensiteiten op de Burgemeester Geradtslaan toe. Om vast te stellen of de Burgemeester Geradtslaan, de inritten en de nabij gelegen rotonde Burgemeester Geradtslaan-Wilhelminalaan het extra verkeer kunnen verwerken zijn in de notitie kruispuntberekeningen uitgevoerd. Hierbij is uitgegaan van de verkeersintensiteiten op het drukste uur. De berekeningen laten zien dat er geen maatregelen nodig zijn. Dit houdt in dat de afwikkeling richting de Burgemeester Geradtslaan niet voorzien hoeft te worden van bijvoorbeeld verkeerslichten. Ook het verkeer richting het Thorbeckeplein zal een beperkte wachttijd kennen (<15sec). Het effect hiervan is minimaal, waardoor er geen maatregelen hoeven te worden getroffen. Ten aanzien van de rotonde laten de berekeningen zien dat de extra verkeersbewegingen op de Burgemeester Geradtslaan verwerkt kunnen worden door een eenstrooks rotonde. Dit betekent dat de bestaande rotonde niet aangepast hoeft te worden om de nieuwe intensiteiten te verwerken. De wachtrij die kan ontstaan op de Burgemeester Geradtslaan voor de rotonde bedraagt circa 2 á 3 voertuigen. Dit komt neer op circa 12 -18 m. Er is 28 m tussen de uitrit Thorbeckeplein en de rotonde, dit is voldoende lengte voor de wachtrij zonder dat deze de uitrit blokkeert. De totale intensiteit op de Wilhelminalaan ten noorden van de rotonde met de Burgemeester Gerardtslaan loopt als gevolg van het planvoornemen op tot circa 6.750 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op de Burgemeester Geradtslaan is de intensiteit circa 11.000 mvt/etmaal. De Wilhelminalaan en de Burgemeester Geradtslaan zijn gecategoriseerd door gemeente Beuningen als gebiedsontsluitingsweg, een weg die gebruikt mag worden om verkeer vanuit Beuningen richting het hoofdwegennet van provinciale en rijkswegen af te voeren. De verwachte intensiteiten leveren vanuit die functie van de

	weg verkeerskundig geen bezwaren op. Voor gebiedsontsluitingswegen geldt dat de kruispunten over het algemeen bepalen of er een acceptabele afwikkeling van verkeer mogelijk is. Bovenstaand is uiteengezet dat de rotonde Burgemeester Geradtslaan-Wilhelminalaan het extra verkeer goed kan verwerken. Bovendien was vanwege het voormalige Aldi filiaal aan het Julianaplein reeds vrachtverkeer ten behoeve van de supermarkt aanwezig op de Wilhelminalaan.
Vrachtverkeer	De toename van het aantal vrachtwagens is zeer beperkt tot 1 á 2 vrachtwagens per dag. De Aldi wordt 1 x per dag bevoorrad door een vrachtwagen van de Aldi zelf. Daarnaast komt er gemiddeld 1 vrachtwagen per 2 dagen van overige leveranciers (brood en/of vriesproducten). De situatie dat vrachtwagens op elkaar moeten wachten zal er niet (tot nauwelijks) zijn. Enerzijds omdat zoals eerder aangegeven het slechts om een beperkt aantal vrachtwagens per dag gaat. Anderzijds wordt er gewerkt met strikte tijdslots verspreid over de dag die het mogelijk maken om de geloste spullen zoveel mogelijk in de winkel te hebben staan voordat de nieuwe vracht komt. Dit scheelt opslagruimte en inzet van extra personeel op specifieke uren. Ook voor doorstroming van de Wilhelminalaan is het effect te verwaarlozen, gelet op het feit dat het alleen voor bevoorradende vrachtwagens is toegestaan is om af te slaan vanaf de Wilhelminalaan en de lage aantallen afslaande vrachtwagens per dag. De toegang voor uitsluiten bevoorradend vrachtverkeer tot de laad- en losplaats wordt geregeld middels een door de chauffeur vanuit de vrachtauto te bedienen schuifpoort. Doordat de schuifpoort op afstand te bedienen is wordt voorkomen dat vrachtwagens (lang) stil staan op de Wilhelminalaan. De ontsluitingsmogelijkheid voor bevoorradende vrachtwagens wordt veilig bevonden. Deze vindt plaats via een afslag op de Wilhelminalaan naar de laad- en losplaats, die verlaten wordt door vooruit weg te rijden, in de stroom van het verkeer op het Thorbeckeplein mee, naar de Burgemeester Geradtslaan. Door op deze manier de winkel te bevoorraden rijden vrachtwagens rechtdoor op het Thorbeckeplein en op de plekken waar fiets- en voetpaden worden gekruist. Zodoende is geen sprak van gevaarlijke manoeuvres en achteruitrijden wordt. Bovendien zijn er in het aangepaste ontwerp geen parkeervakken meer achter de laad-en losplaats. De kans op dode-hoek-ongevallen met voetgangers en fietsers is hierdoor klein. De bij deze ontsluitingsmogelijkheid horende rijcurves zijn getoetst. Dit is worstcase uitgevoerd op basis van een vrachtwagen met een oplegger met drie starre achterassen. Een dergelijke vrachtwagen heeft meer manoeuvreer ruimte nodig, dan de door Aldi gebruikte trailers met twee achterassen of drie achterassen, waarvan de achterste as meesturend is uitgevoerd. De rijcurves van het vrachtverkeer zijn als haalbaar bestempeld.
Verkeersveiligheid voetgangers en fietsers	Bezoekers die parkeren rondom de Aldi dienen veilig van hun auto naar de winkel of de ingang van de woningen te kunnen gaan en visa versa. Voor voetgangers is er van en naar de noordelijke parkeerplaatsen een veilige route over het trottoir langs de winkel, die ook voor winkelend publiek met winkelwagens goed bruikbaar is. Tussen de laad- en losvoorziening en de naastgelegen parkeerplaatsen wordt voorzien in een fysieke afscheiding om het contact tussen vrachtverkeer en voetgangers te beperken tot het moment dat een vrachtwagen de laad- en loslocatie dient te verlaten. De fietsenstalling bevindt zich aan het voetpad, nabij de ingang van de supermarkt.

Geluidsoverlast laden en lossen	In het kader van de zienswijzen is het akoestisch onderzoek industrielawaai aangepast en aangevuld. De nieuwe versie van de rapportage is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Ook zijn de aanpassingen verwerkt in de toelichting. In het akoestisch onderzoek industrielawaai is rekening gehouden met 2 vrachtwagens in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00). In de praktijk gaat om 1 á 2 vrachtwagens per dag, in de dagperiode. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat deze vrachtwagens beschikken over een koelmotor, vanwege het vervoeren van producten met koelvereiste. Door het aangepaste ontwerp hoeven de bevoorradende vrachtwagens niet meer achteruit te rijden, waardoor geen sprake is van achteruitrijsignalering. Voor het laden en lossen wordt uitgegaan van 30 minuten per vrachtwagen. Als bronvermogen voor het laden en lossen is 85 dB(A) aangehouden. Hierin is het geluid afkomstig van de stalen containers maatgevend. De containers worden geluidarm uitgevoerd (neopreen wielen). Tijdens het laden en lossen is zowel de vrachtwagen als de koelmotor van de vrachtwagen uitgeschakeld. De hoogst berekende waarden op de bestaande woningen in de omgeving bedragen afgerond 78 dB(A) in de dagperiode en 74 dB(A) in de avondperiode. De benodigde gevelwering bedraagt dan $78 - 55 = 23$ dB in de dagperiode en $74 - 50 = 24$ dB in de avondperiode. Een gevelwering van ten hoogste 24 dB wordt in vrijwel alle gevallen behaald, ook bij bestaande bouw. De bestaande woningen met een overschrijding betreffen woningen die gelegen zijn aan een relatief drukke 50 km/uur weg (Wilhelminalaan) of aan het druk bezochte Thorbeckeplein in het centrum. De verwachting is dat, vanwege het reeds aanwezige geluid, al sprake is van een goede gevelwering ter plaatse van deze woningen. Zodoende kan gesteld worden dat sprake is van een aanvaardbaar binnen niveau. Aanvullend op het akoestisch onderzoek industrielawaai, is in het kader van de zienswijzen, een cumulatieberekening gemaakt. De berekening is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. De toenamen in geluidsbelastingen zijn echter van dermate aard (in de meeste gevallen enkele tientallen van dB's) dat dit niet als onaanvaardbaar wordt aangemerkt. Daarbij geldt dat het wegverkeerslawaaï in vrijwel alle gevallen de dominante geluidbron betreft. Het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van bestaande woningen in de omgeving kan daarmee als aanvaardbaar worden aangemerkt.
Privacy	In het kader van de zienswijzen zijn doorsnedetekeningen opgesteld. De tekeningen zijn als bijlage toegevoegd aan deze nota van zienswijzen, waarin de zichtlijnen nader zijn geduid. Op basis hiervan kan worden gesteld dat, mede als gevolg van de afstand tussen de bestaande en beoogde woningen, er geen onbehoorlijke situaties ontstaan door voorliggende ontwikkeling. Daarnaast geldt voor de woningen ten noorden en noordoosten van het plangebied dat het bestaande accountantskantoor noordelijker ligt dan de beoogde bebouwing. Bovendien is het bouwvlak ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan de noordzijde verder ingekort, waardoor de planologische ruimte aan de noordzijde ten opzichte van het ontwerp verder is ingeperkt. Aan de zuidzijde is de afstand tot de bestaande woningen dusdanig groot, dat geen sprake is van inkijk

Bezonning	In het kader van de zienswijzen is een bezonningsstudie opgesteld. De studie is als bijlage toegevoegd aan deze nota van zienswijzen. Doormiddel van de bezonningsstudie is nagegaan in hoeverre voor de woningen in de omgeving van het plangebied een ongunstige situatie dreigt te ontstaan ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling. Het beoogde gebouw veroorzaakt beperkt schaduwhinder op omliggende woningen.
Parkeren	In het kader van de zienswijzen is het ontwerp aangepast. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd. De benodigde parkeerplaatsen voor de beoogde supermarkt en woningen worden op maaiveldniveau gerealiseerd. Ten behoeve hiervan wordt de bebouwing aan Thorbeckeplein 3 en 5 gesloopt. De notitie parkeren en bevoorrading is op basis hiervan aangepast. De aangepaste notitie parkeren, verkeersveiligheid en doorstroming is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan en bij deze nota van zienswijzen. Ook zijn de aanvullende bevindingen verwerkt in de toelichting. Op basis van de berekening in de notitie is aangetoond dat er netto een overschot van 3,6 parkeerplaatsen is, conform de parkeernormen van de gemeente Beuningen. Onderdeel van de parkeerplaatsen die worden gerealiseerd zijn twee parkeerplaatsen aan de Bernhardstraat. Tussen het Thorbeckeplein en Bernhardstraat is zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie een knip aanwezig voor gemotoriseerd verkeer. Deze drie parkeerplaatsen zullen door de knip niet optimaal gebruikt kunnen worden voor bewoners en bezoekers t.b.v. de Aldi en de woningen, omdat ze niet direct bereikbaar zijn vanaf het Thorbeckeplein. Gelet op het overschot van 3,6 parkeerplaatsen is de parkeersituatie acceptabel en in lijn met het gemeentelijke beleid en wordt bijgedragen aan verbetering van de parkeersituatie in de Bernhardstraat. Het daadwerkelijk moeten voldoen aan de parkeernormen is geborgd in de algemene regels het bestemmingsplan. De loopafstand tussen de parkeerplaatsen en de ingang van de supermarkt is conform de CROW-richtlijnen acceptabel.
Planschade	Indien reclamant schade heeft of deze verwacht door het nieuwe bestemmingsplan, dan kan de reclamant bij de gemeente om een tegemoetkoming voor de planschade vragen.

Naam	Inhoud	Reactie
Reclamant 1	1 Reclamant is door de bouw van de ondergrondse parkeergarage bang voor scheuren in de muren en schade aan de woning. Met waardevermindering van de woning tot gevolg.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verzakking/bronbemaling' en 'Planschade'.
	2 Door de bouwplannen voor een supermarkt neemt de verkeersdrukte op de Wilhelminalaan toe met vrachtwagens die meerdere malen per dag komen laden en lossen en de Wilhelminalaan zullen blokkeren door de schuifpoort. Ook fietsers en voetgangers kunnen onaangenaam verrast worden door het vrachtverkeer. De reclamant verwacht door de extra verkeersdrukte dat het erg lastig zal worden om in te kunnen voegen op de Wilhelminalaan.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verkeersgeneratie' en 'Vrachtverkeer'.

3	Het Thorbeckeplein is een zeer druk bezocht plein. Door de toename van auto's, fietsers, voetgangers en vrachtverkeer is de verwachting van de reclamant dat er op het plein een onveilige verkeerssituatie ontstaat.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Vrachtverkeer' en 'Verkeersveiligheid voetgangers en fietsers'.
4	Reclamant vreest voor geluidsoverlast van de vrachtwagens tijdens het laden en lossen.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Geluidsoverlast laden en lossen'.
5	Reclamant verwacht dat er trillingen waarneembaar zullen zijn in de woning als gevolg van het zware verkeer op de Wilhelminalaan.	Er zijn geen wettelijke normen voor trillingen door wegverkeer, zoals dat voor geluidhinder wel het geval is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan echter gesteld worden dat de trillinghinder niet noemenswaardig zal toenemen als gevolg van de toename van het vrachtverkeer. Aangezien de toename van het vrachtverkeer slechts 1 á 2 vrachtwagens per dag betreft. Bovendien is de Wilhelminalaan onderdeel van de hoofdverkeersstructuur van Beuningen. Daar is vrachtverkeer toegestaan en daar is ook rekening mee gehouden, doordat deze weg van goede fundering en asfalt is voorzien. Asfalt geeft minder trillingen dan een klinker- of betonverharding.
6	Boven de supermarkt komen appartementen en de reclamant vindt dat de privacy wordt aangetast, omdat de appartementen uitkijken op de achtertuin.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Privacy' en 'Planschade'.
7	Reclamant verwacht door de hoogte van de bouwplannen minder zonlicht in de tuin.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Bezinning'
8	Reclamant geeft aan dat de parkeerdruk op het Thorbeckeplein nu al hoog is en verwacht dat het Thorbeckeplein de toekomstige parkeerdruk niet aan zal kunnen. Mede omdat het gebruik van de parkeergarage niet de voorkeur zal hebben, het stallen van de winkelwagentjes mogelijk nog parkeerplaatsen gaat kosten, de parkeerplaatsen aan de noordzijde te ver van de winkel af liggen en de vrachtwagens aan de noordzijde laden en lossen.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
9	Reclamant verwacht dat het woongenot door de bouwplannen zal afnemen.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Planschade'.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 1 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 2	10	In de 'Detailhandels visie en centrumvisie Beuningen' uit 2015 is een kernwinkelgebied aangewezen, ter plaatse waarvan beleidsmatig nieuwe winkels mogelijk worden geacht. Het plangebied is buiten het kernwinkelgebied gelegen en wordt zodoende in strijd met het detailhandelsbeleid geacht, alsmede met de 'Omgevingsvisie Beuningen', waarin staat dat de uitgangspunten uit de detailhandelsvisie het uitgangspunt blijven.	De beoogde ontwikkeling sluit aan op het kernwinkelgebied en bevindt zich nabij een andere grote publiekstrekker, op korte afstand en met zichtrelatie. De ingang van de beoogde Aldi bevindt zich aan het Thorbeckeplein - dat onderdeel is van het kernwinkelgebied - en heeft een zichtrelatie met de overige winkels. Bezoekers van het centrum parkeren hier nu ook al voor een bezoek aan het centrum: loopafstanden nemen dus niet toe. Met de beoogde ontwikkeling van Aldi wordt het winkelaanbod aan het plein versterkt en wordt combinatie-bezoek met andere voorzieningen gestimuleerd. In het onderzoek 'Actualiteit detailhandels- en centrumvisie' (DTNP, 23 augustus 2023) is in de conclusies en aanbevelingen benoemd dat de uitbreidingsruimte in de dagelijkse sector wellicht ingevuld kan worden met de (terug)komst van Aldi aan het Thorbeckeplein. De ruimtelijke inpassing verplaatsing supermarkt Aldi is benoemd als opgave voor het centrum. Het plan sluit hiermee aan op het gemeentelijk beleid.
	11	De toelichting dat het planvoornemen ondanks de ligging buiten het kernwinkelgebied, wel aansluit bij de doelen van de centrumvisie wordt onvolledig geacht. De doelen zijn drieledig en er wordt uitsluitend ingegaan op 'compleet' en niet op de doelen 'compact' en 'comfortabel'.	Het winkelcentrum blijft compact, omdat de ingang van de supermarkt zich aan het Thorbeckeplein bevindt, dat reeds gebruikt wordt door bezoekers van het centrum. Met het behoud van een harddiscount-supermarkt in de woonplaats, weliswaar de enige in de gemeente, blijft het supermarktaanbod ook compleet in het kernwinkelgebied. Tot slot blijft het een comfortabel kernwinkelgebied. Met de verplaatsing van de Aldi naar het Thorbeckeplein worden de supermarkten evenwichtig verdeeld over het centrum met aan de noord- en zuidkant twee supermarkten. Hiermee heeft de consument in elk gedeelte van het kernwinkelgebied een ruim

		aanbod. Daarnaast ligt het aan het parkeerterrein, dat ten behoeve van de ontwikkeling wordt uitgebreid.
12	Reclamant twijfelt aan de motivering van de behoefte aan nieuwe detailhandel. De uitgangspunten in de ten behoeve van het planvoornemen opgestelde ladderonderbouwing wijken af van de berekening van de marktruimte in de in opdracht van de gemeente uitgevoerde onderzoek naar de actualiteit van de detailhandels- en centrumvisie uit 2015. Reclamant vindt dat de verschillen verklaart moeten worden en dat vanwege de verschillen de behoefte niet uitsluitend op de ladderonderbouwing gebaseerd mag zijn.	Reclamant verwijst naar het onderzoek van DTNP dat in het kader van de detailhandels- en centrumvisie is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Beuningen. Dit onderzoek onderschrijft de distributieve marktruimte. DTNP berekent een aanzienlijke uitbreidingsruimte van 740 m² wvo (huidig) tot maximaal 1.230 m² wvo in 2030. DTNP concludeert dat: “de indicatieve marktruimteberekening een gezonde uitgangssituatie voor de dagelijkse sector weergeeft. De verwachte lichte bevolkingsgroei compenseert niet volledig voor de te verwachte toename in internetwinkelen, waardoor de uitbreidings-ruimte in de toekomst afneemt. Uit de berekening komt, uitgaande van de huidige omvang van het aanbod en wanneer gerekend wordt met de inwonersprognose, enige uitbreidingsruimte voor het dagelijkse aanbod. In het maximale scenario, waarbij wordt gerekend met de ambitie van de gemeente wat betreft inwonergroei, is er zelfs uitbreidingsruimte voor een volledige nieuwe supermarkt. Als de internetverkoop in de dagelijkse sector minder hard oploopt dan verwacht, dan zal de indicatieve uitbreidingsruimte verder toenemen.” De geconstateerde afwijkingen in de uitgangspunten van de distributieplanologische analyse van Rho Adviseurs en die van DTNP, zijn te verklaren doordat de analyse van Rho Adviseurs is uitgevoerd op gemeenteniveau, terwijl DTNP de distributieplanologische analyse heeft uitgevoerd voor het centrum van Beuningen.

		Door dit verschil wordt er gerekend met een ander aanbod in dagelijkse goederen. In het rapport van DTNP wordt er rekening gehouden met het winkelaanbod in het centrum van Beuningen bestaande uit 6.750 m² wvo. In de Ladderonderbouwing van Rho Adviseurs is het gehele aanbod in dagelijkse goederen in de gemeente meegenomen in de analyse. Hierin is het aanbod in dagelijkse goederen in Beuningen, Winssen, Ewijk en Weurt meegenomen. Dit komt neer op een totale omvang van 9.824 m² wvo. Dit verschil in schaalniveau zorgt er ook voor dat een andere koopkrachtbinding én koopkrachttoevoeiing is aangehouden. Bij DTNP wordt de koopkrachtbinding ingeschat door de mate waarin het centrum van Beuningen het verzorgingsgebied (de gehele gemeente) aan zich bindt. Dit wordt door DTNP geschat op 75%. Dit ligt logischerwijs een stuk lager dan wanneer het volledige aanbod in dagelijkse goederen in de gemeente Beuningen wordt meegenomen in de analyse. In de gemeente Beuningen heeft elke kern een eigen supermarkt, en daarnaast functioneert de kern Beuningen als boodschappencentrum. Hiermee zullen de bestedingen voor een groot gedeelte in de eigen gemeente blijven. Dit wordt ook bevestigd in het Koopstromenonderzoek regio Arnhem-Nijmegen uit 2016, waar een binding van 88% wordt aangehouden. Dit was inclusief de inmiddels gesloten verouderde Aldi aan het Julianaplein. Bij uitbreiding en modernisering van de Aldi wordt verwacht dat meer inwoners hun boodschappen in de eigen gemeente doen, wat maakt dat er voor de komende planperiode wordt uitgegaan van een hogere koop-krachtbinding (90%).
--	--	--

		Het verschil in koopkrachttoevloeiing heeft een soortgelijke verklaring. In het onderzoek van DTNP wordt er alleen gekeken naar de toevloeiing in het centrum van Beuningen van buiten het verzorgingsgebied (geschat op circa. 10%). Dit in contrast met de Ladderonderbouwing van Rho Adviseurs waar er wordt gekeken naar de toevloeiing in de gehele gemeente, wat ervoor zorgt dat de toevloeiing ook hoger ligt. Zo zullen inwoners om de gemeente Beuningen heen voor een gedeelte ook hun boodschappen doen in de kernen Beuningen, Winssen, Ewijk en Weurt. In het Koopstromenonderzoek regio Arnhem-Nijmegen (2016) is er rekening gehouden met een bedrag van ca. 15 mln. als aandeel van de omzet. Dit komt uit op tussen de 19%-20% toevloeiing. Tot slot gaat DTNP er van uit dat de gemiddelde besteding in supermarkten de komende jaren daalt, vanwege een verschuiving naar online supermarkten. Een dergelijke correctie past Rho adviseurs niet toe. Zij zien wel degelijk een groei in de online bestedingen, maar het omzetaandeel is nog marginaal en bovendien blijkt dat de fysieke winkelomzetten harder groeien. Ook laat recent onderzoek zien dat er na de COVID-jaren 2020-2022 weer een daling is ingezet in de online supermarktomzet. De verschillen zijn zodoende te verklaren en beide onderzoeken onderschrijven de distributieve marktruimte voor de ontwikkeling van de beoogde supermarkt.
13	Reclamant maakt zich zorgen over de parkeerdruk op het Thorbeckeplein, omdat de parkeerdruk in de huidige situatie al groot wordt geacht. In 2009 zijn er plannen geweest om de parkeerplaats aan het Thorbeckeplein uit te breiden, ter plaatse van een deel van het plangebied en in de 'Detailhandelsvisie en	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.

	centrumvisie Beuningen' is het parkeren bij het Thorbeckeplein als aandachtspunt gesignaleerd.	
14	Door het toevoegen van een tweede supermarkt aan het Thorbeckeplein verwacht reclamant dat de bestaande parkeerproblemen groter worden, omdat in de ladderonderbouwing wordt gesteld dat de Aldi een bovenlokale verzorgingsfunctie heeft en de nieuwe vestiging groter wordt dan de oude vestiging van de Aldi aan het Julianaplein, waar toentertijd ook sprake was van parkeerproblematiek.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'. Het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de nieuwe supermarkt is, conform de gemeentelijke parkeernormen, bepaald aan de hand van het bruto vloeroppervlak van de beoogde supermarkt.
15	Reclamant is niet gerustgesteld, omdat uit de plantoelichting en de in het kader van het planvoornemen opgestelde parkeernotitie blijkt dat een deel van de parkeervraag van de nieuwe supermarkt niet op eigen terrein wordt opgevangen, maar op het Thorbeckeplein wordt afgewenteld.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
16	Volgens de plantoelichting is sprake van een tekort van 10,4 parkeerplaatsen op eigen terrein, volgens de parkeernotitie van 7,4 parkeerplaatsen.	Dit is inderdaad foutief in de plantoelichting opgenomen.
17	In de parkeernotie wordt gerekend met twee parkeerplaatsen direct naast het laad- en loshof. Volgens reclamant is het niet realistisch dat deze parkeerplaatsen veilig gebruikt kunnen worden. Waarmee het tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein, ook volgens de notitie, 9,4 parkeerplaatsen bedraagt.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
18	Reclamant betwist of voor het parkeertekort voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn op het Thorbeckeplein. Het ten behoeve van het planvoornemen uitgevoerde parkeerdrukonderzoek wordt niet representatief geacht omdat deze uitgaat van slechts 2 dagen.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
19	Reclamant vindt dat dat het in de plantoelichting aangekondigde aanvullende parkeerdrukonderzoek had moeten plaatsvinden voor planvorming en voor ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.	Naar aanleiding van de zienswijzen, is de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien herzien. (Aanvullend) parkeerdrukonderzoek is naar aanleiding daarvan niet meer aan de orde. Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
20	Aangegeven wordt door reclamant dat uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeerdruk hoog is. Uitgaande van een maximale parkeercapaciteit van 85% om zoekverkeer te voorkomen en gebleken is dat ten tijde van het	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.

	onderzoek slechts 11 vrije parkeerplaatsen beschikbaar waren, zorgt het parkeertekort op eigen terrein, van 9,4 parkeerplaatsen ervoor dat het Thorbeckeplein effectief vol is.	
21	Reclamant verwacht dat de bezoekers en bewoners van de beoogde supermarkt en appartementen bij voorkeur op het maaiveld parkeren en niet in de parkeergarage onder de supermarkt, Waardoor de parkeerdruk op het Thorbeckeplein groter zal zijn dan waarvan wordt uitgegaan.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
22	Reclamant maakt zich zorgen over de verkeerveiligheid, omdat de manoeuvreerbewegingen van vrachtwagens op laad- en loshof te komen en bij het wegrijden tussen en nabij geparkeerde auto's plaatsvindt. Reclamant vindt de manoeuvreerruimte voor het bevoorradend vrachtverkeer krap bemeten.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Vrachtverkeer' en 'Verkeersveiligheid voetgangers en fietsers'.
23	Reclamant maakt bezwaar tegen de parkeerregeling. In artikel 8.3.1 onder a van het bestemmingsplan ontbreekt een vermelding van de bevoegdheid waarbij aan de bouwregel wordt getoetst.	De parkeerregeling in sublid 8.3.1 onder a is naar aanleiding van de zienswijze aangepast: Indien voor de bouw van een bouwwerk, uit het gebruik waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid voortvloeit, een omgevingsvergunning is vereist, wordt deze omgevingsvergunning pas verleend als is verzekerd dat op het bijbehorende bouwperceel wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.
24	Ook volgt volgens reclamant uit de artikelen 8.3.1 onder b en 9.1.1 onder b, in combinatie met de begripsbepaling in artikel 1.40 dat de meest recente publicatie van de CROW moet worden toegepast. Op basis van jurisprudentie wordt een dergelijke dynamische verwijzing niet toegestaan geacht.	De parkeerregeling uit de subleden 8.3.1. onder b en 9.1.1 onder b zijn naar aanleiding van de zienswijze aangepast. De begripsbepaling in artikel 1.40 is naar aanleiding hiervan komen te vervallen. In de planregels is verwezen naar de van toepassing zijnde CROW-publicatie.
25	Reclamant mist een planregeling waarmee het college van B&W bij beoordeling van omgevingsvergunningaanvragen kan toetsen dat op eigen terrein wordt voorzien in voldoende ruimte voor (verkeersveilig) laden en lossen.	De specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Centrum' zijn naar aanleiding van de zienswijzen aangevuld: 3.4.2 Laden en lossen Voor laden en lossen gelden de volgende regels: a. een op grond van lid 3.2 toelaatbaar bouwwerk mag uitsluitend als supermarkt worden gebruikt indien wordt voorzien in een laad- en losplaats ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen';

		b. laden en lossen is uitsluitend in de dagperiode, tussen 7:00 en 19:00 uur, toegestaan; c. laden en lossen is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen' toegestaan.
26	Reclamant acht het niet logisch dat het voorschrift, dat de in het plangebied toegelaten woningen tenminste 5 jaar na afronding van de bouw en eerste ingebruikname uitsluitend zijn toegestaan in de vorm van goedkope koopwoningen, onder de bouwregels staat, in een artikel met als opschrift 'situering van bouwwerken'.	De door reclamant aangehaalde regels is naar aanleiding van de zienswijze verplaatst naar bestemmingsomschrijving: e. wonen, uitsluitend op de verdieping(en) boven de begane grondbouwlaag, met dien verstande dat: 1. woningen tenminste 10 jaar na afronding van de bouw en eerste ingebruikname van de woning uitsluitend zijn toegestaan in de vorm van sociale huurwoningen;

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 2 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam	Inhoud	Reactie
Reclamant 3	27	Reclamant geeft aan dat aan de noordkant voor de nieuwe bebouwing geen maximum goot- en bouwhoogte is opgenomen en verzoekt dit wel te doen en de gevolgen voor de woning, door schaduwwerking en verminderde bezonning, zorgvuldig te onderzoeken. Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Bezonning'. Ter plaatse van het volledige bouwvlak is een maximum goot- en bouwhoogte opgenomen.
	28	Reclamant constateert dat het bouwvlak groter is dan de bouwplannen, terwijl in de onderzoeken niet wordt uitgegaan van de maximale planologische invulling. Het bouwvlak, is naar aanleiding van de zienswijze, in overeenstemming gebracht met het bouwplan. Concreet betekent dit dat het bouwvlak aan de noordzijde is ingekort, door deze op de gevel van het beoogde gebouw te leggen.
	29	Het bestemmingsplan kan volgens reclamant op voorhand niet uitvoerbaar worden geacht, omdat er ten behoeve van het planvoornemen meer dan 3000 m³ aan grond wordt ontgraven. Op grond van artikel 16.9 Besluit omgevingsrecht en artikel 4.64 lid 1 Omgevingsverordening Gelderland is daarom een ontgrondingenvergunning nodig. Op grond van artikel 4.6 lid 1 onder f Omgevingsbesluit is dit een magneetactiviteit en Gedeputeerde Staten van Gelderland zijn het bevoegd gezag voor Gezien er geen ondergrondse parkeergarage meer wordt gerealiseerd in dit niet aan de orde.

	alle omgevingsvergunningen. De plantoelichting maakt hier ten onrechte geen melding van en maakt duidelijk dat er geen overleg is gevoerd met Gedeputeerde Staten.	
30	De gevolgen voor het drinkwater en de waterstromen in de bodem zijn niet besproken met Gedeputeerde Staten van Gelderland.	Het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van vooroverleg voorgelegd aan de provincie. De door reclamant aangehaalde onderwerpen zijn in het vooroverleg niet genoemd voor de provincie.
31	De verkeerstellers, die de parkeerdrukke hebben onderzocht, hebben geen enkele certificering voor het verrichten van metingen of tellingen, zelfs geen ISO-9001.	Naar aanleiding van de zienswijzen, is de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien herzien. (Aanvullend) parkeerdrukonderzoek is naar aanleiding daarvan niet meer aan de orde. Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
32	In de parkeertellingen in het parkeerdrukonderzoek wordt het parkeerplein (Bernhardstraat) meegenomen, terwijl deze parkeerplaatsen er ver vanaf de ingang van de te realiseren supermarkt liggen	Naar aanleiding van de zienswijzen, is de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien herzien. (Aanvullend) parkeerdrukonderzoek is naar aanleiding daarvan niet meer aan de orde. Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
33	Reclamant kan zicht niet vinden in de uitkomst van het parkeeronderzoek omdat het centrum van Beuningen in de regio bekend staat om problemen omtrent parkeren op vrij- en zaterdag.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
34	Volgens reclamant is de impact op het verkeer onvoldoende afgewogen, omdat de volgende aspecten beschouwd hadden moeten worden: aantal verkeersbewegingen van supermarktbezoekers, verkeersstromen op het Thorbeckeplein (met name uitrit Burg. Geradtslaan), verkeersveiligheid op kruispunt Thorbeckeplein - Burgemeester Geradtslaan en gevolgen voor hulpdiensten wanneer een bevoorradingsvrachtwagen moet wachten op de Wilhelminalaan.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verkeersgeneratie en Vrachtverkeer'.
35	Reclamant merkt het volgende op ten aanzien van de beschouwing van de rijcurve van vrachtwagens bij het verlaten van het Thorbeckeplein in de notitie parkeren en bevoorradings: tegen de	Het klopt dat verkeer vanuit het Thorbeckeplein verplicht is rechts af te slaan richting de Wilhelminalaan. Verkeer wat eigenlijk linksaf op de Burgemeester Geradtslaan wil slaan, dient rechtsaf

	geldende verkeersregels in wordt een links afslaande rijcurve aangegeven.	te slaan richting de Wilhelminalaan om dan een rondje te rijden op de rotonde en weer terug te rijden. De rijcurve is ook linksaf getekend om aan te tonen dat dit theoretisch gezien ook mogelijk is.
36	Ten aanzien van akoestisch onderzoek industrielawaai is geen rekening gehouden met parkeren op het parkeerplein Bernhardstraat terwijl dit plein wel is meegenomen in de parkeertelling.	De beoogde nieuwe parkeerplaatsen aan de Bernhardstraat zijn meegenomen in het aangepaste akoestisch onderzoek industrielawaai. De nieuwe versie van de rapportage is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Ook zijn de aanpassingen verwerkt in de toelichting.
37	In het akoestisch onderzoek industrielawaai is geen rekening gehouden met bevoorradende vrachtwagens die na het lossen achteruit moeten steken.	Op basis van de doorgevoerde optimalisaties hoeven bevoorradende vrachtwagens niet meer achteruit te rijden. Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Vrachtverkeer'.
38	In het akoestisch onderzoek wordt de aanname gedaan dat laden en lossen alleen gebeurt gedurende de dag, en niet in de avond, terwijl niet uitgesloten is dat dit wel gebeurt.	Het laden en lossen vindt alleen gedurende de dagperiode plaatst. Dit is naar aanleiding van de zienswijze in de specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Centrum' geborgd: 3.4.2 Laden en lossen Voor laden en lossen gelden de volgende regels: a. een op grond van lid 3.2 toelaatbaar bouwwerk mag uitsluitend als supermarkt worden gebruikt indien wordt voorzien in een laad- en losplaats ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen'; b. laden en lossen is uitsluitend in de dagperiode, tussen 7:00 en 19:00 uur, toegestaan; c. laden en lossen is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen' toegestaan.
39	Het meetpunt in het akoestisch onderzoek industrielawaai in de achtertuin van reclamant houdt niet voldoende rekening met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, omdat het niet ligt op de plek waar reclamant zomers buiten zit.	De in akoestische onderzoeken industrielawaai opgenomen beoordelingspunten betreffen doorgaand het midden van tuinen.

40	De geluidslimieten worden voor de woning van reclamant in verschillende gevallen overtreden. Daardoor wordt er een onaanvaardbare inbreuk gemaakt op een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ook wordt niet benoemd dat afscherming mogelijk is tussen het plangebied en de woning.	Op basis van het aangepaste akoestische onderzoek industrielawaai wordt ter plaatse van de woning van reclamant voldaan aan de richtwaarde van 70 dB(A) voor de maximale geluidsniveaus in de dagperiode en aan de richtwaarde van 65 dB(A) voor de avondperiode. Dit komt doordat het maximale geluidsniveau voor de woning van reclamant nagenoeg geheel veroorzaakt wordt door het optrekken van de vrachtwagens. Ten opzichte van het ontwerp rijden de vrachtwagens nu verder bij de woning van reclamant vandaan, waardoor de maximale geluidsniveaus beduidend lager zijn. De nieuwe versie van de rapportage van het akoestisch onderzoek industrielawaai is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Ook zijn de aanpassingen verwerkt in de toelichting.
41	In het akoestisch rapport wordt gesproken over een minimale gevelwering van ten hoogste 24 dB. Reclamant acht dit een voorbarige aanname zonder voldoende onderzoek naar de inbreuk op het woon- en leefklimaat.	Een gevelwering van ten hoogste 24 dB wordt in vrijwel alle gevallen behaald, ook bij bestaande bouw. De bestaande woningen met een overschrijding betreffen woningen die gelegen zijn aan een relatief drukke 50 km/uur weg (Wilhelminalaan) of aan het druk bezochte Thorbeckeplein in het centrum. De verwachting is dat, vanwege het reeds aanwezige geluid, al sprake is van een goede gevelwering ter plaatse van deze woningen. Zodoende kan gesteld worden dat sprake is van een aanvaardbaar binnen niveau.
42	In het geohydrologisch onderzoek is volgens reclamant onvoldoende meegewogen dat de woningen aan de noordzijde van het plangebied veel verzakingsproblemen kennen, doordat veel van de woningen een fundering op staal hebben.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Verzakking/bronbemaling'. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd.
43	Reclamant geeft aan dat de tekst in paragraaf 4.1.4 van het geohydrologisch onderzoek de conclusie en bijbehorende tabel lijkt tegen te spreken.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Verzakking/bronbemaling'.
44	Reclamant mist een bemalings- en geotechnisch onderzoek in verband met de bouw van de ondergrondse parkeergarage.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Verzakking/bronbemaling'.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 3 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 4	45	Reclamant geeft aan dat door de beoogde bouwhoogte van maximaal 14,5 m niet is uit te sluiten dat vanuit het hoogste gedeelte uitzicht bestaat op het perceel van de reclamant, waardoor de privacy van reclamant wordt aangetast.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Privacy' en 'Planschade'.
	46	Door de afstand tussen het plangebied en de woning van reclamant, verondersteld de reclamant dat de bouw voor overmatige schaduwwerking zorgt. Hiernaar is geen onderzoek verricht.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Bezinning'.
	47	In de toets aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro (de duurzaamheidsladder) wordt ervanuit gegaan dat binnen het plangebied uitsluiten sprake zal zijn van starterswoningen. In de planregels is dit opgenomen als 'goedkope koopwoningen'. Reclamant acht het onduidelijk wat hieronder wordt verstaan.	Op grond van de in de planregels van het ontwerp bestemmingsplan opgenomen begripsbepaling in artikel 1.30, wordt onder goedkope koopwoningen verstaan: een zelfstandige woonruimte met een koopprijs tot € 250.000 (prijspeil 2023). Dit begrip is echter niet meer aan de orde, omdat de appartementen als sociale huurwoningen aangeboden zullen gaan worden. Dit is geborgd in de regels en er is een begripsbepaling opgenomen in artikel 1.38 voor sociale huurwoningen: een zelfstandige woonruimte met een aanvangshuurprijs tot maximaal de grens als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag.
	48	Reclamant vreest door de komst van de supermarkt en de woningen voor verkeersonveilige situaties, mede door de toename van vrachtverkeer en het manoeuvreren bij het laden en lossen. Ook is de ingang van de parkeergarage volgens reclamant zodanig gesitueerd dat deze tot verkeersopstoppingen kan leiden. De plantoelichting geeft er geen blijk van dat dit aspect naar behoren is meegewogen.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verkeersgeneratie', 'Vrachtverkeer' en 'Verkeersveiligheid voetgangers en fietsers'. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd
	49	De in paragraaf 4.1.1 beschreven verkeersinrichting ter bevordering van de verkeersveiligheid is niet in de planregels vastgelegd.	De specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Centrum' zijn naar aanleiding van de zienswijzen aangevuld: 3.4.2 Laden en lossen Voor laden en lossen gelden de volgende regels: a. een op grond van lid 3.2 toelaatbaar bouwwerk mag uitsluitend als supermarkt worden gebruikt indien wordt voorzien in een laad- en losplaats ter

		plaats van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen'; b. laden en lossen is uitsluitend in de dagperiode, tussen 7:00 en 19:00 uur, toegestaan; c. laden en lossen is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen' toegestaan.
50	De functieaanduiding 'parkeergarage' heeft enkel betrekking op het uiterste zuidelijke deel van het plangebied.	Dat klopt. Op basis van de planregels in het ontwerpbestemmingsplan mocht een ondergrondse parkeergarage, inclusief verdiepte of half verdiepte in- en uitritten, uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'bouwvlak' en 'parkeergarage' worden gebouwd. De aanduiding 'parkeergarage' was uitsluitend opgenomen voor de delen van de beoogde parkeergarage die buiten het bouwvlak gelegen waren. Aangezien er geen ondergrondse parkeergarage meer wordt gerealiseerd, zijn de in de planregels opgenomen mogelijkheid tot het realiseren van een ondergrondse parkeergarage komen te vervallen.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 4 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 5	51	Reclamant wijst erop dat de grond in het centrum van Beuningen instabiel is, met reeds vele verzakkingen tot gevolg. Bij bemaling acht de reclamant de kans op nog meer verzakkingen zeer realistisch. Daarom verzoekt reclamant om een verklaring op welke wijze de gevolgschade veroorzaakt door de nieuwbouw wordt afgehandeld.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verzakking/bronbemaling' en 'Planschade'. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd
	52	Reclamant wijst erop dat de Wilhelminalaan de hoofdroute is van de hulpdiensten en dat er nu al regelmatig vrachtwagencombinaties in de wacht staan voor de toelevering aan andere supermarkten. Reclamant voorziet dit verergeren door de beoogde supermarkt.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verkeersgeneratie' en 'Vrachtverkeer'.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 5 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 6	53	Reclamant vreest dat de verkeersproblematiek wordt onderschat. Het uitbreiden van het winkelaanbod zal een verkeersaantrekkende werking hebben. Reclamant kan geen recente cijfers vinden van de te verwachte en huidige verkeersdrukke op de aanrijdroute, maar heeft zelf geconstateerd dat bij oponthoud het verkeer vastloopt en er gevaarlijke situaties ontstaan voor medeweggebruikers en overstekende voetgangers.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verkeersgeneratie, Vrachtverkeer en Verkeersveiligheid voetgangers en fietsers'. Ook komt de verkeersaantrekkende werking van de bestaande voorzieningen binnen het plangebied en van de winkelunit die wordt gesloopt, ten behoeve van de uitbreiding van de parkeervoorzieningen, te vervallen.
	54	Reclamant geeft over het uitgevoerde akoestische onderzoek wegverkeerslawaaï aan dat de metingen zijn uitgevoerd op basis van de oude situatie, dus zonder rekening te houden met de toename van vrachtverkeer, winkelbezoekers en bewoners. Voor reclamant is het geluid van het verkeer in de huidige situatie al een bron van ergernis.	Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï maakt gebruik van de gemeentelijke verkeersgegevens (intensiteiten en verdelingen) voor 2032. Hierop is per jaar 1,5% autonome groei toegepast tot en met het prognosejaar 2034. In het akoestisch onderzoek industrielawaai is de geluidbelasting vanwege de bedrijfsvoering van de beoogde supermarkt op de nieuwe en bestaande woningen onderzocht. Hierin zijn meegenomen: geluid vanwege dak installaties, voertuigbewegingen van vrachtwagens, bestelwagens en personenauto's, geluiden vanwege het laden en lossen, het geluid vanwege winkelwagens en de indirecte hinder ter plaatse van de Burgemeester Geradtslaan en de Wilhelminalaan.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 6 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 7	55	Reclamant begrijpt niet waarom er winkelruimte wordt toegevoegd als er in toenemende mate winkelruimte in het centrum van Beuningen (steeds langer) leeg staan. Reclamant noemt het pand, waar de Bristol is gevestigd, als een alternatieve locatie	Het voormalige winkelpand van Bristol is niet geschikt voor de vestiging van een supermarkt, vanwege parkeren en laden en lossen, Daarnaast blijkt uit recent koopstromenonderzoek 2023 dat de leegstand in de periode 2015-2023 is gehalveerd. De huidige leegstand in het centrum van Beuningen is met 5% van het totale oppervlakte minimaal. In het centrum zijn nu enkele winkelruimtes van 68 m², 80 m² en 122 m² beschikbaar. Deze ruimten zijn te klein voor de vestiging van een supermarkt.
	56	Reclamant vreest overlast van geluid, vervoersbewegingen en stank van supermarktafval.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Geluidsoverlast laden en lossen, Verkeersgeneratie, en Vrachtverkeer'. Van stank van supermarktafval is geen sprake. Het afval staat binnen.
	57	Reclamant verwacht dat er schade aan de woning kan ontstaan door het oppompen van grondwater/bronbemaling ten behoeve van de nieuw aan te leggen parkeergarage. Op basis van het geohydrologisch onderzoek wordt geconcludeerd dat het invloedsgebied zich beperkt tot het plangebied, maar reclamant geeft aan dat de ervaringen bij andere bouwactiviteiten in de nabije omgeving anders zijn. Reclamant eist een officiële vaststelling/opname van de huidige situatie van de woning en het perceel op kosten van de ontwikkelaar of de gemeente.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verzakking/bronbemaling' en 'Planschade'. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd
	58	Reclamant geeft aan dat zij als omwonenden niet eerder zijn uitgenodigd in het kader van de omgevingsdialog en niet op de hoogte zijn gesteld van de plannen.	Direct omwonenden zijn uitgenodigd voor een informatieavond. Deze heeft op 21 juni 2023 plaatsgevonden in het buurthuis De Leghe Polder. Reclamant viel net buiten de gemaakte selectie op basis van de invloedssfeer van de ontwikkeling. Het ontwerpbestemmingsplan is voor een ieder raadpleegbaar gemaakt en reclamant heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

		Naar aanleiding van de zienswijzen is op donderdag 4 april 2024 een extra informatiebijeenkomst georganiseerd in de raadszaal van het gemeentehuis. Reclamant is hiervoor uitgenodigd. Op 19 december is een extra informatiebijeenkomst georganiseerd om de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen ten opzichte van ontwerpplan toe te lichten en te bespreken.
59	Reclamant vindt dat er geen goede en veilige manier van bevoorrading van de supermarkt mogelijk is. Meermaals worden trottoirs en fietspaden gekruist en door oponthoud op de Wilhelminalaan worden gevaarlijke inhaalmanoeuvres voorzien.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verkeersgeneratie', 'Vrachtverkeer' en Verkeersveiligheid voetgangers en fietsers'.
60	Doordat aan de zijde van de Wilhelminalaan de achterkant van de supermarkt komt, vindt de reclamant dat de uitstraling van de Wilhelminalaan in negatieve zin veranderd. Ook verminderd de sociale controle aan die zijde, doordat er geen deuren komen.	Aan de zijde van de Wilhelminalaan komt inderdaad geen ingang naar de supermarkt. Wel komen er tal van raamopeningen en wordt gevelbeplanting aangebracht.
61	Reclamant acht het planvoornemen mogelijk nadelig voor de waardeontwikkeling van de woningen in de omgeving en stelt de gemeente aansprakelijk voor eventuele planschade.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Planschade'.
62	Voor reclamant is niet duidelijk waarom er een vierde supermarkt in het centrum moet komen. De opening van een supermarkt buiten het centrum, biedt mensen in de omgeving de mogelijkheid om hun vervoer aan te passen door te lopen of te fietsen, omdat de winkel dan dichterbij is.	De gemeente heeft in 2023 een onderzoek laten uitvoeren naar de actualiteit van de detailhandels- en centrumvisie uit 2015. Hieruit is naar voren gekomen dat in de dagelijkse sector nog uitbreidingsruimte is, die ingevuld kan worden door de (terug)komst van de Aldi aan het Thorbeckeplein. Ook is in 2021 een quickscan uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de situering van de Aldi een positief effect heeft op de centrumstructuur. Door de ruimtelijke inpassing van een discountsupermarkt tegenover een fullervicesupermarkt, met de ingang in het zicht van het (winkel)programma aan het Thorbeckeplein, kan de nieuwe Aldi bijdragen aan meer combinatiebezoek tussen verschillende voorzieningen en is daarmee een versterking van het centrum.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 7 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 8	63	Reclamant vreest door de realisatie van de ondergrondse parkeergarage op nieuwe scheuren en verstreckende gevolgen voor de fundering. De huizen rond het plangebied zijn op klei gebouwd.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verzakking/bronbemaling' en 'Planschade'. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd.
	64	Reclamant maakt zich zorgen over overlast door het laden en lossen bij de supermarkt. Hiermee heeft de reclamant al ervaringen door het voormalige Aldi filiaal aan het Julianaplein, met vrachtwagens die al om 05:00 uur in de ochtend, 6 á 7 dagen in de week aan het laden en lossen waren.	De specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Centrum' zijn naar aanleiding van de zienswijzen aangevuld: 3.4.2 Laden en lossen Voor laden en lossen gelden de volgende regels: a. een op grond van lid 3.2 toelaatbaar bouwwerk mag uitsluitend als supermarkt worden gebruikt indien wordt voorzien in een laad- en losplaats ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen'; b. laden en lossen is uitsluitend in de dagperiode, tussen 7:00 en 19:00 uur, toegestaan; c. laden en lossen is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum – laden en lossen' toegestaan.
	65	Reclamant vraagt zich af waarom er nog een supermarkt bijkomt, aangezien er al genoeg zijn binnen een heel kleine straal.	Tot en met 2021 was de Aldi gevestigd aan het Julianaplein, gebruik makend van de parkeervoorzieningen op het Mauritsplein. Dit bestemmingsplan voorziet in een terugkomst van deze supermarkt aan het Thorbeckeplein. De gemeente heeft in 2023 een onderzoek laten uitvoeren naar de actualiteit van de detailhandels- en centrumvisie uit 2015. Uit dit onderzoek blijkt dat in de dagelijkse sector nog uitbreidingsruimte is. Uit een eerder onderzoek (2021) door de gemeente komt naar voren dat een situering van de Aldi op het Thorbeckeplein een positief effect heeft op de winkelstructuur: ruimtelijke inpassing van

		discountsupermarkt tegenover een fullservice-supermarkt draagt aan combinatiebezoek tussen verschillende voorzieningen.
66	Reclamant verwacht dat het door de extra supermarkt dusdanig druk gaat worden dat het als direct aanwonenden met parkeerontheffing nog lastiger gaat worden om een parkeerplaats te vinden.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
67	De vrees voor overlast van bouwverkeer, containers, bouwketen en materialen wordt hinderlijk en onveilig geacht door reclamant.	In het kader van de bouwfase zal een inrichtingsplan voor de bouwplaats worden opgesteld. Dit valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.
68	Reclamant benadrukt dat het niet wenselijk wordt geacht als er in de toekomst door de Bernhardstraat wordt gereden.	De verkeerssituatie ter plaatse van de Bernhardstraat blijft als gevolg van de beoogde supermarkt en appartementen ongewijzigd. De paaltjes tussen het Thorbeckeplein en de Bernhardstraat blijven gehandhaafd.
69	Reclamant wil participeren over het planvoornemen.	Direct omwonenden zijn uitgenodigd voor een informatieavond. Deze heeft op 21 juni 2023 plaats gevonden in het buurthuis De Leghe Polder. Reclamant is hiervoor uitgenodigd. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan voor een ieder raadpleegbaar gemaakt en reclamant heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Naar aanleiding van de zienswijzen is op donderdag 4 april 2024 een extra informatiebijeenkomst georganiseerd in de raadszaal van het gemeentehuis. Reclamant is hiervoor uitgenodigd. Op 19 december is een extra informatiebijeenkomst georganiseerd om de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen ten opzichte van ontwerpplan toe te lichten en te bespreken.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 8 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 9	70	Reclamant geeft aan dat de behoefteonderzoeken spreken van een overaanbod aan winkels.	Tot en met 2021 was de Aldi gevestigd aan het Julianaplein, gebruik makend van de parkeervoorzieningen op het Mauritsplein. Dit bestemmingsplan voorziet in een terugkomst van deze supermarkt aan het Thorbeckeplein. De gemeente heeft in 2023 een onderzoek laten uitvoeren naar de actualiteit van de detailhandels- en centrumvisie uit 2015. Uit dit onderzoek blijkt dat in de dagelijkse sector nog uitbreidingsruimte is. Uit een eerder onderzoek (2021) door de gemeente komt naar voren dat een situering van de Aldi op het Thorbeckeplein een positief effect heeft op de winkelstructuur: ruimtelijke inpassing van discountsupermarkt tegenover een fullservice-supermarkt draagt aan combinatiebezoek tussen verschillende voorzieningen. Ook in de opgestelde ladderonderbouwing wordt geconcludeerd dat de beoogde supermarkt voorziet in de behoefte vanuit de eigen gemeente. Het planvoornemen draagt in algemene zin bij aan versterking van de woon-/winkelfunctie van het Thorbeckeplein, waarvan ook de parkeercapaciteit wordt vergroot. Daarnaast is behoefte aan het behoud van de Aldi in het centrum van Beuningen. Het concept van de Aldi – de enige harddiscounter in Nederland – voegt iets toe aan het supermarktaanbod. De verplaatsing van Aldi naar het Thorbeckeplein heeft een positief effect op de winkelstructuur van Beuningen centrum (meer combinatiebezoek). Bovendien lost het ruimtelijke knelpunten van voormalige locatie van de Aldi supermarkt op (o.a. bevoorrading en parkeren).
	71	Reclamant geeft aan dat er in de bestaande situatie reeds sprake is van files op de Burgemeester Gerardtslaan ter hoogte van de afrit en vreest dat door de komst van de supermarkt dit wordt verergerd.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verkeersgeneratie' en 'Vrachtwagenverkeer'. Op basis van de in de notitie parkeren, verkeersveiligheid en doorstroming uitgevoerde

		kruispuntberekening blijkt tussen de uitrit Thorbeckeplein en de rotonde voldoende lengte aanwezig is voor de wachtrij, van circa 2 á 3 voertuigen, zonder dat deze de uitrit blokkeert. Op basis van het planvoornemen zijn zodoende geen maatregelen nodig. Los van het planvoornemen, wordt bezien of verbeteringen aan de weg mogelijk zijn om de kruisingsvlakken vrij te houden. Dit valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.
72	Reclamant ervaart in de bestaande situatie reeds geluidsoverlast van stationair draaiende auto's op de Gerardtslaan. Dit zal verergerd worden door het stationair draaien van bevoorradende vrachtwagens en de file die zich achter de vrachtwagens gaat verzamelen.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Geluidsoverlast laden en lossen'. Op basis van het akoestisch onderzoek industrielawaai wordt gesteld dat sprake is van een aanvaardbaar binnenniveau.
73	In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van 3 bevoorradende vrachtwagens per dag. Dat is meer dan de mondeling door de Aldi aangegeven 5 tot 7 vrachtwagens in de week,	Dit is niet het geval. De toename van het vrachtverkeer betreft slechts 1 á 2 vrachtwagens per dag.
74	Reclamant acht andere locaties geschikter, zodat de verkeersdruk niet verder toeneemt in het centrum.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Verkeersgeneratie'. Op basis van kruispuntberekeningen is berekend dat de Burgemeester Geradtslaan, de inritten, de nabij gelegen rotonde Burgemeester Geradtslaan-Wilhelminalaan en de Wilhelminalaan het extra verkeer kunnen verwerken.
75	Reclamant is bang dat de realisatie van de ondergrondse parkeergarage funest gaat zijn voor de gemetselde fundering van de woning.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Verzakking/bronbemaling' en 'Planschade'. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 9 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 10	76	Reclamant geeft aan het Thorbeckeplein in de huidige situatie al als druk te ervaren, met opstoppingen op de Burgemeester Geradtslaan, de rotonde en op de Wilhelminalaan en vreest dat dit door het planvoornemen nog erger en gevaarlijker wordt. Ook omdat bij de afrit van het Thorbeckeplein de in- en uitgang van de parkeergarage komt.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Verkeersgeneratie'. Op basis van kruispuntberekeningen is berekend dat de Burgemeester Geradtslaan, de inritten, de nabij gelegen rotonde Burgemeester Geradtslaan-Wilhelminalaan en de Wilhelminalaan het extra verkeer kunnen verwerken.
	77	Reclamant hoopt dat de poort richting de laad- en los plaats snel genoeg opengaat om te voorkomen dat er een opstopping ontstaat op de Wilhelminalaan.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Vrachtverkeer'.
	78	Reclamant vreest dat vanwege de route van het bevoorradend vrachtverkeer over het Thorbeckeplein, niet alle parkeerplaatsen op het Thorbeckeplein te gebruiken blijven, vanwege de benodigde manoeuvreerruimte.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Vrachtverkeer'.
	79	Doordat de parkeerplaatsen op het Thorbeckeplein gelegen zijn in een blauwe zone en door de toenemende parkeerdruk, vanwege het toevoegen van een supermarkt, verwacht reclamant dat meer mensen in de aangrenzende wijk gaan parkeren. Reclamant verwacht dat bezoekers het gemakkelijker vinden om in de aangrenzende woonwijken te parkeren dan in de ondergrondse parkeergarage.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Parkeren'.
	80	Reclamant verwacht grote geluidsoverlast van de drie maal per dag wachtende bevoorradende vrachtwagens op de Wilhelminalaan en het laden en lossen van deze vrachtwagens.	Zie gemeentelijke reactie op de onderwerpen: 'Vrachtverkeer' en 'Geluidsoverlast laden en lossen'. Op basis van het akoestisch onderzoek industrielawaai wordt gesteld dat sprake is van een aanvaardbaar binnenniveau.
	81	Reclamant vreest dat er rioolproblemen ontstaan op de Wilhelminalaan, vanwege bestaande rioolproblemen in de Marskramer	Bij de gemeente zijn geen rioolproblemen in en rond de Marskramer bekend. In de Marskramer ligt een riool met een diameter van Ø 700, nabij het eindgemaal. Ook wordt het hemelwater afkomstig van het verhard oppervlak binnen het plangebied niet gekoppeld aan het rioolsysteem, waardoor overbelasting van het riool wordt voorkomen.
	82	Reclamant begrijpt niet dat er op een smalle strook grond een groot en hoog gebouw wordt gerealiseerd.	Het ontwerp is in afstemming met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit tot stand gekomen en

		ruimtelijk acceptabel bevonden door de commissie. Bovendien geldt in de bestaande situatie een maximum bouwhoogte van 10,0 m. Dit wordt in de toekomstige situatie maximaal 11,5 m. Het verschil is beperkt. Ook in vergelijking met de omgeving. Voor de omliggende panden aan het Thorbeckeplein geldt een maximum goot- en bouwhoogte van respectievelijk 12,0 en 17,0 m.
--	--	--

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 10 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Naam		Inhoud	Reactie
Reclamant 11	83	Reclamant vindt het op drukke momenten in de bestaande situatie al lastig om vanuit de Korhoenlaan de Burgemeester Gerardslaan op te rijden. Door de verkeersaantrekkende werking van het planvoornemen verwacht reclamant dat het nog lastiger wordt.	Zie gemeentelijke reactie op het onderwerp: 'Verkeersgeneratie'.
	84	Reclamant verwacht dat beëindiging van de voorrangstatus van de Burgemeester Gerardslaan de situatie zou kunnen verbeteren.	Op basis van kruispuntberekeningen is berekend dat de Burgemeester Geradtslaan, de inritten, de nabij gelegen rotonde Burgemeester Geradtslaan-Wilhelminalaan en de Wilhelminalaan het extra verkeer kunnen verwerken. Op basis van het planvoornemen zijn zodoende geen maatregelen nodig. Los van het planvoornemen, wordt bezien of verbeteringen aan de weg mogelijk zijn om de kruisingsvlakken vrij te houden. Dit valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze van Reclamant 11 leidt niet tot het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan

Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan 'Wilhelminalaan 41-45 Beuningen' zijn doorgevoerd op basis van de ingebrachte zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

Aanpassingen n.a.v. de zienswijzen

- In het kader van de zienswijzen is het ontwerp aangepast op het aspect parkeren. Er wordt geen ondergrondse parkeergarage meer gerealiseerd. De in de planregels opgenomen mogelijkheid tot het realiseren van een ondergrondse parkeergarage is daarom komen te vervallen. Vanwege het vervallen van de parkeerkelder was het ook nodig om de notitie parkeren, verkeersveiligheid en doorstroming, het akoestisch onderzoek industrielawaai, de cumulatieberekening en het waterhuishoudkundig onderzoek aan te passen. De bevindingen zijn verwerkt in de toelichting.
- Naar aanleiding van het laten vervallen van de parkeergarage, is het bouwvlak in overeenstemming gebracht met het gewijzigde bouwplan.
- De parkeerregeling is aangepast voor wat betreft bevoegdheid bij het toetsen aan een bouwregel in sublid 8.3.1 onder a. De beoordeling van de regel is hierbij gekoppeld aan de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de bouw van een bouwwerk, waarvan uit het gebruik een behoefte aan parkeergelegenheid voortvloeit.
- De dynamische verwijzing ten aanzien van de te hanteren parkeernormering in de parkeerregeling is vervangen voor een verwijzing naar de van toepassing zijnde CROW-publicatie.
- De specifieke gebruiksregels zijn aangevuld met een regeling ten aanzien van laden en lossen en de laad- en losplaats ten behoeve hiervan is ook aangeduid.
- De woningen worden ten opzichte van het ontwerp niet meer uitgevoerd als goedkope koopwoningen, maar als sociale huurwoningen. Dit is met de bijbehorende instandhoudingstermijn geborgd in de regels. Vanwege het wijzigen van het type woning zijn bovendien de volgende onderzoeken aangepast: ladderonderbouwing, notitie parkeren, verkeersveiligheid en doorstroming, akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, cumulatieonderzoek en het stikstofdepositieonderzoek.
- In het kader van de zienswijzen zijn doorsnedetekeningen opgesteld. De tekeningen zijn als bijlage toegevoegd aan deze nota van zienswijzen, waarin de zichtlijnen nader zijn gedefinieerd.
- In het kader van de zienswijzen is een bezonningsstudie opgesteld. De studie is als bijlage toegevoegd aan de nota van zienswijzen.

Ambtshalve aanpassingen

- Aanvullend ecologisch onderzoek: naar aanleiding van de bevindingen uit de quickscan is een aanvullend onderzoek naar huismussen en vleermuizen uitgevoerd. Het aanvullend onderzoek is als bijlage toegevoegd en de resultaten zijn opgenomen in subparagraaf 4.9.2 in de toelichting.
- Waterhuishoudkundig onderzoek aangepast: gemeentelijk is de verordening afvoer hemel- en grondwater 2023 van toepassing. Hieraan werd nog niet getoetst in het ontwerpbestemmingsplan. Vandaar dat het waterhuishoudkundig onderzoek en de motivering van het aspect 'waterhuishouding' in de plantoelichting hierop zijn aangepast.
- Borging dove gevel in de planregels: op een gevel van één beoogde woning is op basis van het akoestisch onderzoek industrielawaai een overschrijding berekend door de luchtbehandelingsapparatuur. Om een aanvaardbaar binnenniveau te kunnen garanderen dient de gevel uitgevoerd te worden als dove gevel. De verplichting tot het realiseren en instant houden van deze dove gevel is middels een voorwaardelijke verplichting in sublid 3.2.5 in de planregels geborgd.
- Borging gevelwering beoogde woningen in de planregels: Op basis van het akoestisch onderzoek industrielawaai blijkt dat de benodigde gevelwering van de beoogde woningen 26 dB in de dagperiode en 26 dB in de avondperiode bedraagt. Aangezien deze waarde hoger is dan standaard in het Bouwbesluit 2012 wordt geëist, is dit in sublid 3.2.3 in de planregels geborgd. In lid 3.3 in de planregels is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen teneinde een lagere gevelwering toe te staan, mits op basis van akoestisch onderzoek is aangetoond dat sprake is van een aanvaardbaar binnenniveau en voldaan wordt aan de standaard gevelwering uit het Bouwbesluit 2012.

Bijlagen bij Nota Zienswijzen

Bijlage 1: Doorsnedetekeningen

Bijlage 2: Bezonningsstudie

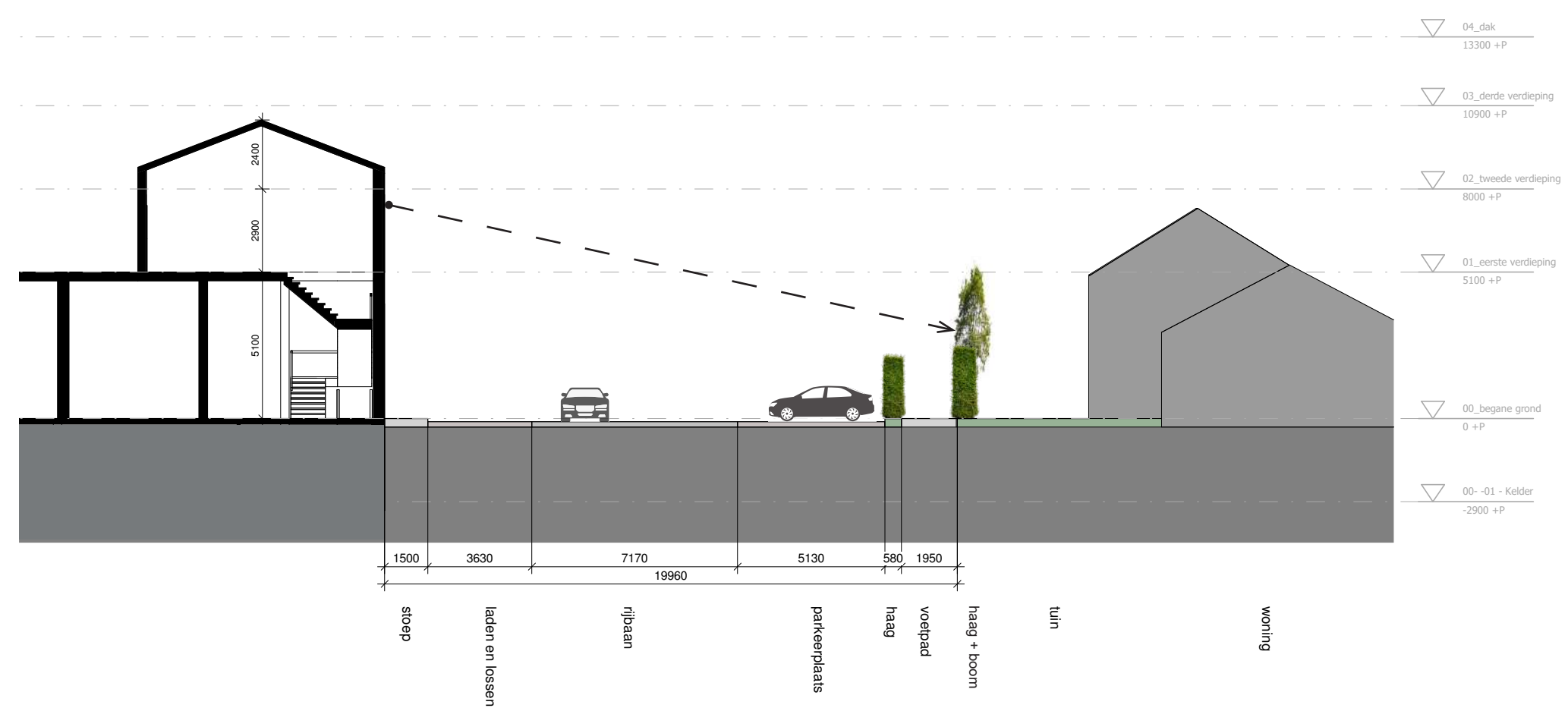
straatprofiel



In dit straatprofiel is te zien dat de nieuwe woningen geen inkijk zullen hebben in woning en tuin van omwonende. Dit komt door zowel de grote afstand als verschillende bomen die het zicht onderbreken.

Conclusie:
De nieuwe bebouwing zal geen overlast vormen op de privacy van omwonende.

straatprofiel



In dit straatprofiel is te zien dat de nieuwe woningen geen inkijk zullen hebben in woning en tuin van omwonende. Dit komt door de haag en de leibomen die het zicht onderbreken.

Conclusie:
De nieuwe bebouwing zal geen overlast vormen op de privacy van omwonende.

Zonnestudie

MNNR heeft een bezonningsanalyse gemaakt om inzicht te geven in het effect op de omgeving van bezonning en schaduwwerking door de nieuw te bouwen Aldi. Nieuwbouw kan schaduw veroorzaken op de openbare ruimte of tuinen van omwonende.

Vanuit het bouwbesluit is er geen wet- en regelgeving voor bezonning. De meeste gemeenten hanteren de TNO-norm.

Voor het toetsen van de nieuwbouw aan de Wilhelminalaan te Beuningen heeft MNNR het maximaal planologische, en het huidige nieuwbouwplan getoetst aan de lichte TNO-norm;

De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van

- 19 februari t/m
- 21 oktober

(gedurende 8 maanden)

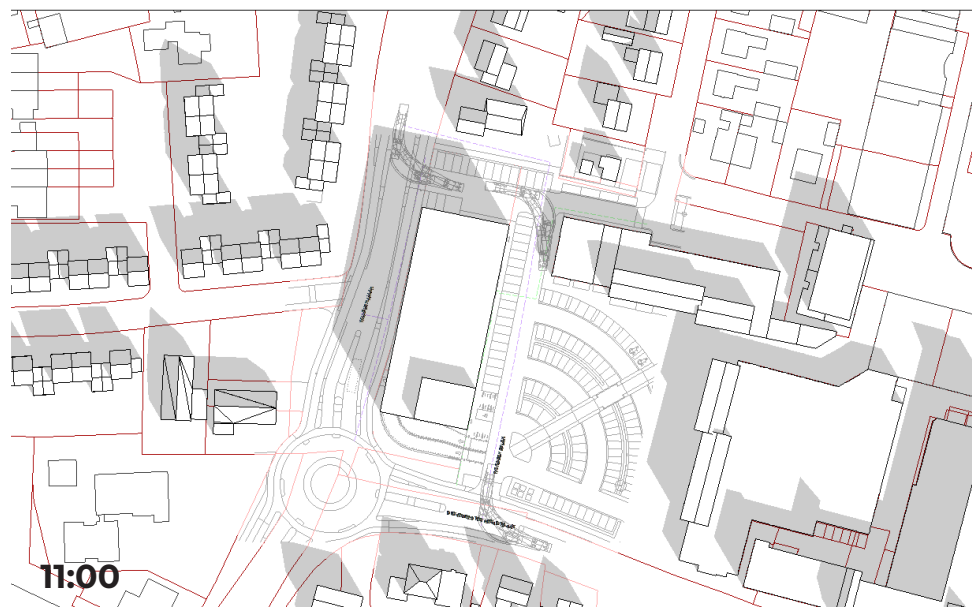
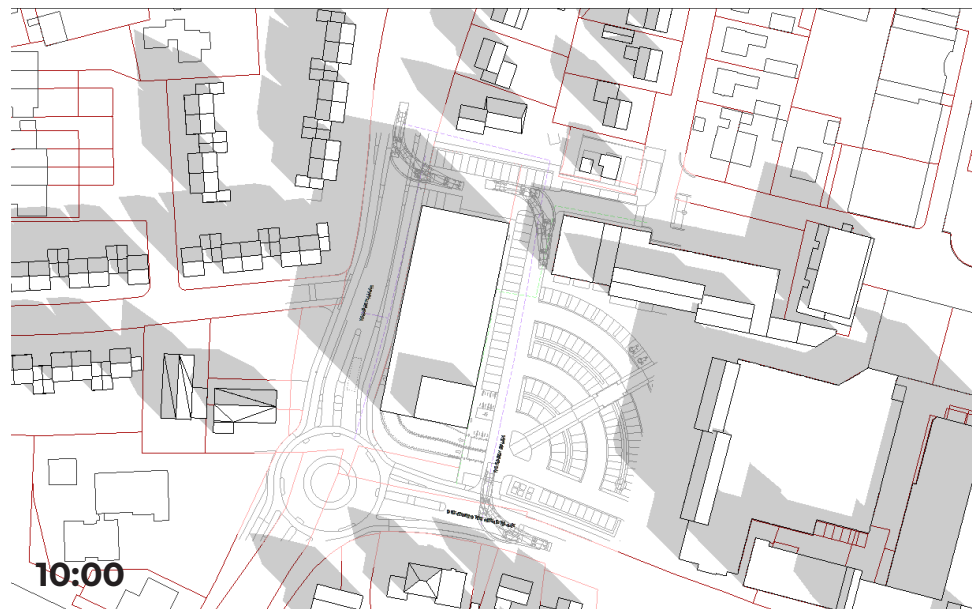
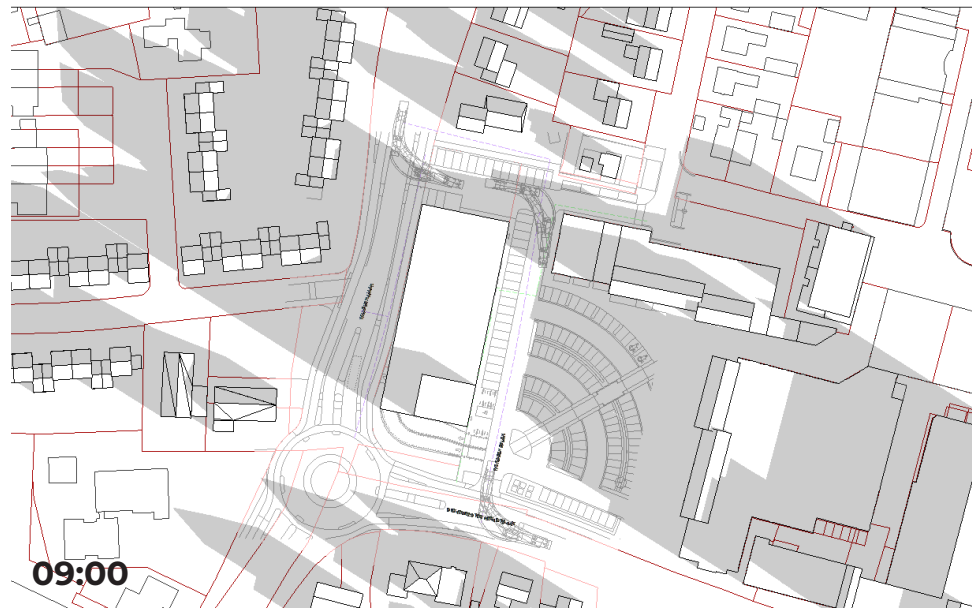
Deze normen worden alleen toegepast op tuinen en gevels die zon kunnen ontvangen. Noord-gevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.

Om een duidelijk beeld te krijgen van de gehele dag is tussen 9.00 uur en 18.00 uur ieder heel uur een weergave gemaakt.

<https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/bezoning/>

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie



19 februari - TNO

09:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Schaduwvorming op deel van de gevels omwonende en deel van de tuinen omwonende.

Toekomstige situatie:
Schaduwvorming op deel van de gevels omwonende en deel van de tuinen omwonende.

10:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Schaduwvorming op deel van de gevels omwonende en deel van de tuinen omwonende.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels omwonende, enkele tuinen in schaduw.

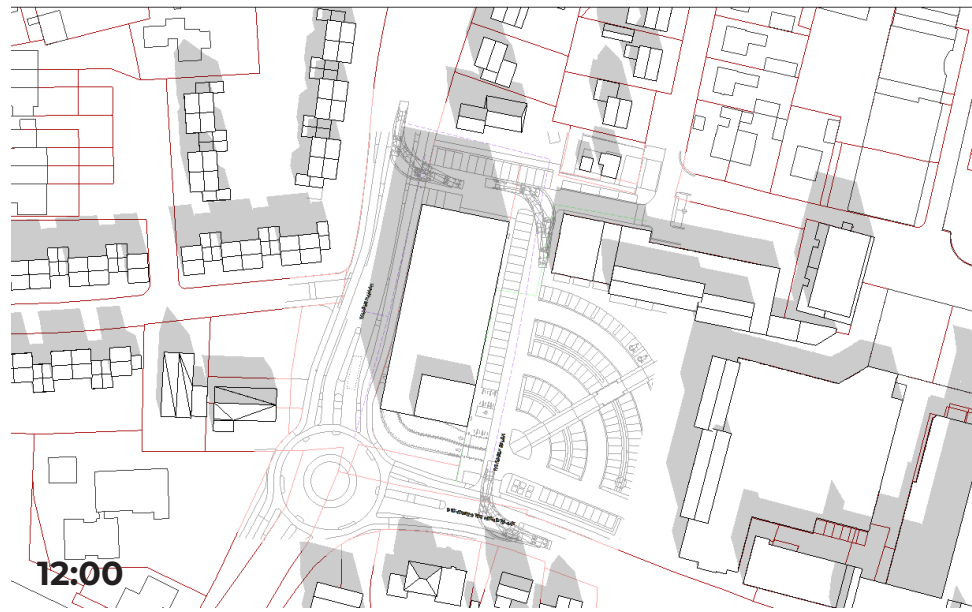
11:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie



19 februari - TNO

12:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen om-
wonende.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen om-
wonende.

13:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen om-
wonende.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen om-
wonende.

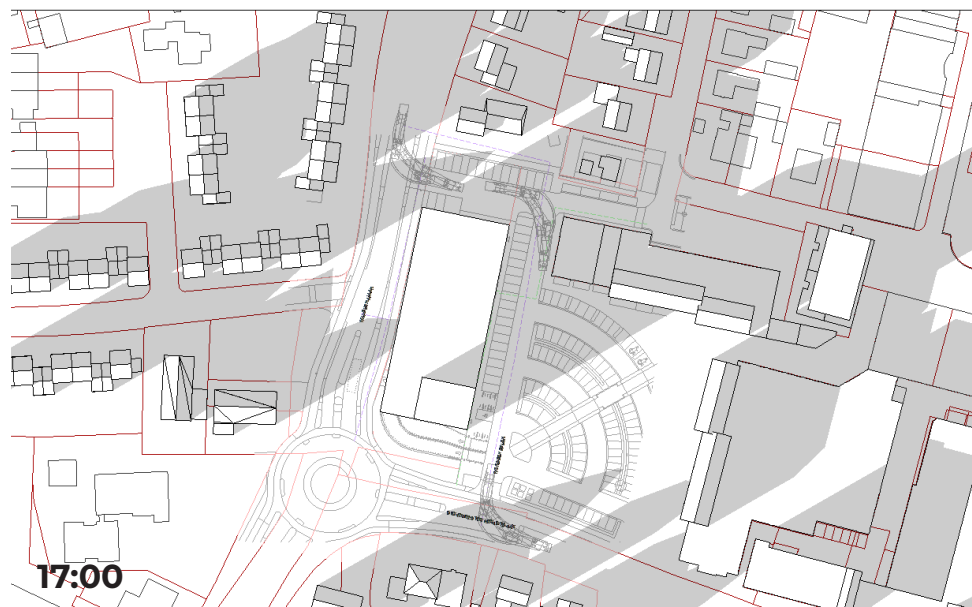
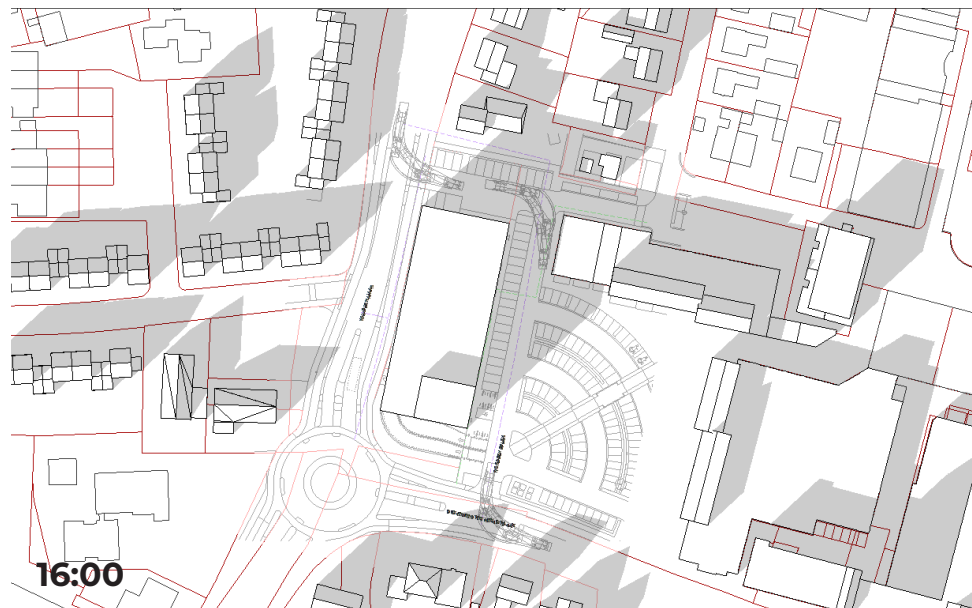
14:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels, enkele tuinen in
schaduw.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen om-
wonende.

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie



19 februari - TNO

15:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels, enkele tuinen in schaduw.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels, enkele tuinen in schaduw.

16:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Schaduwvorming op klein aantal gevels en enkele tuinen in schaduw.

Toekomstige situatie:
Schaduwvorming op klein aantal gevels en enkele tuinen in schaduw.

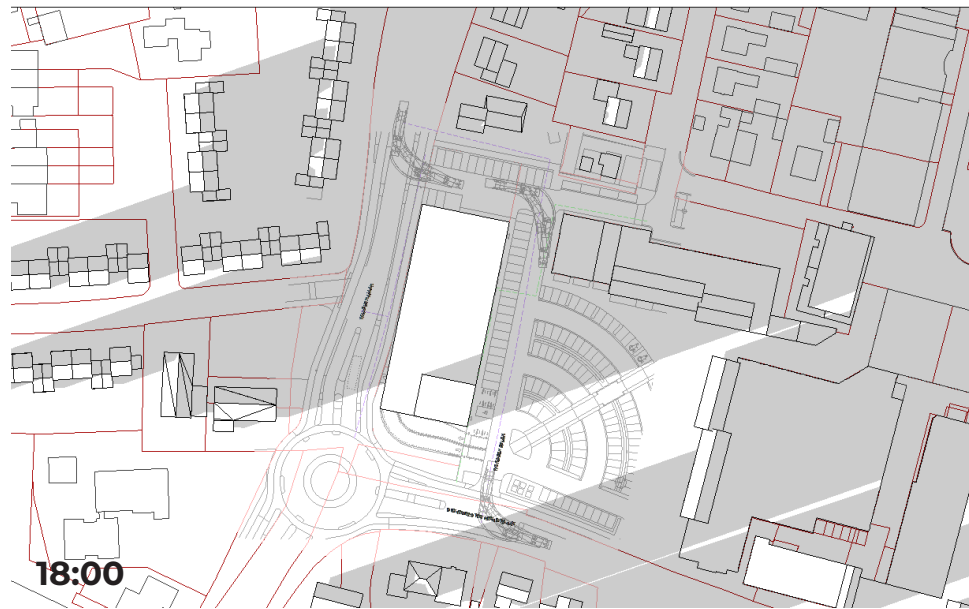
17:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Schaduwvorming op klein aantal gevels en enkele tuinen in schaduw.

Toekomstige situatie:
Schaduwvorming op klein aantal gevels en enkele tuinen in schaduw.

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie



19 februari - TNO

18:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Grote schaduwvorming op gevels en tuinen.

Toekomstige situatie:
Grote schaduwvorming op gevels en tuinen.

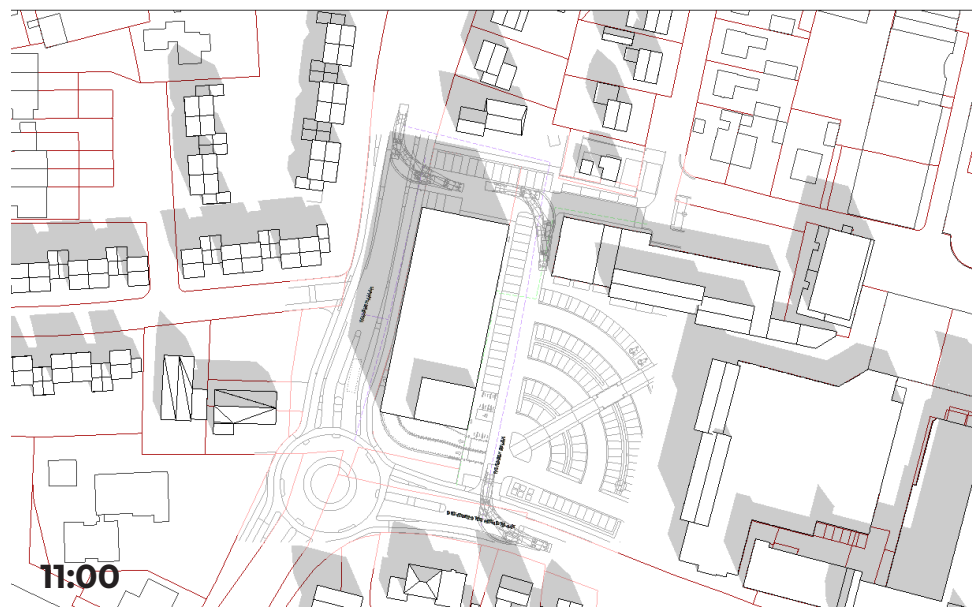
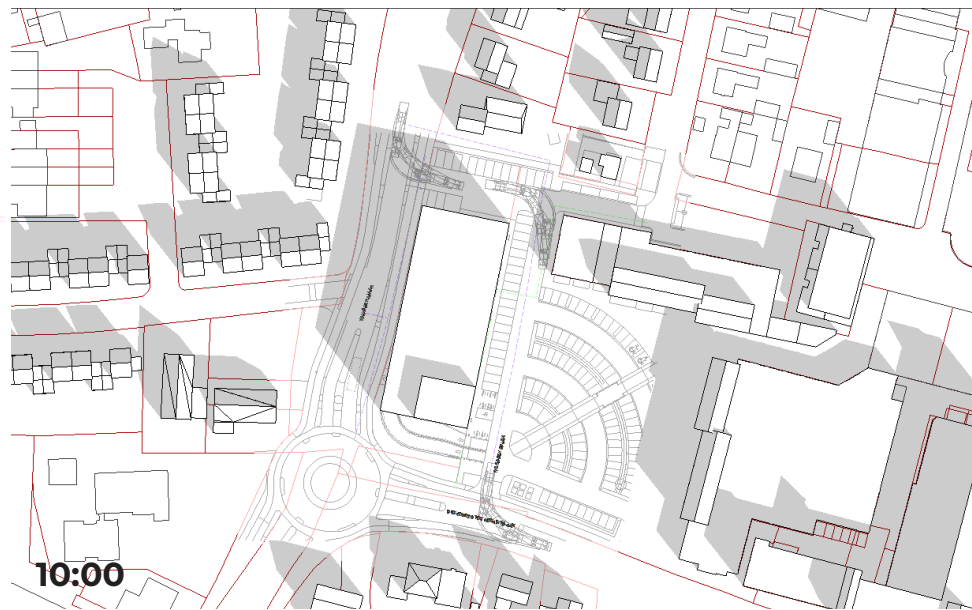
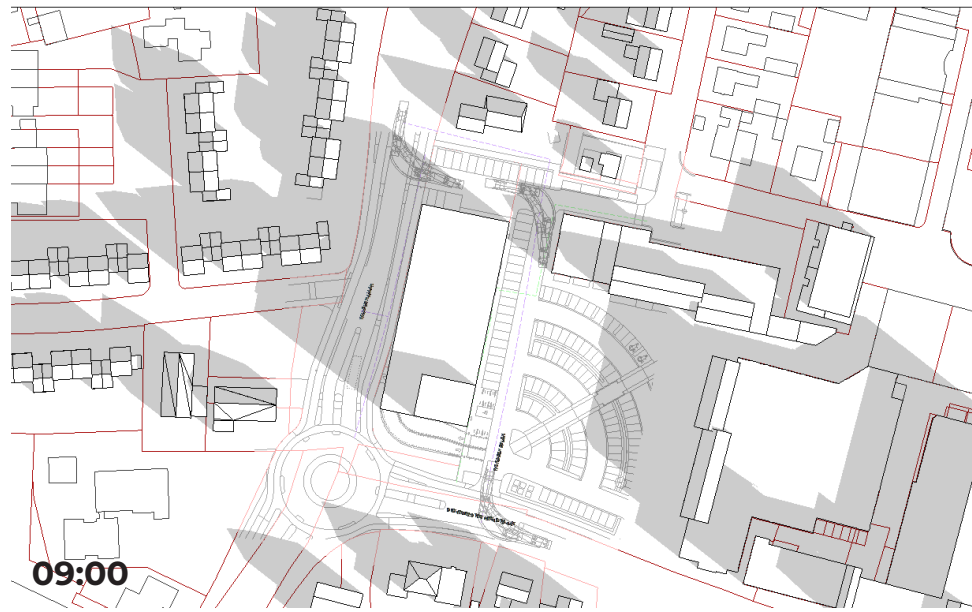
19 februari

Maximaal planologisch mogelijkheden:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum
meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als
in de tuin. (voldoet)

Toekomstige situatie:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum
meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als
in de tuin. (voldoet)

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie



21 oktober - TNO

09:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Schaduwvorming op deel van de gevels omwonende en deel van de tuinen omwonende.

Toekomstige situatie:
Schaduwvorming op deel van de gevels omwonende en deel van de tuinen omwonende.

10:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Schaduwvorming op deel van de gevels omwonende en deel van de tuinen omwonende.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels omwonende, enkele tuinen in schaduw.

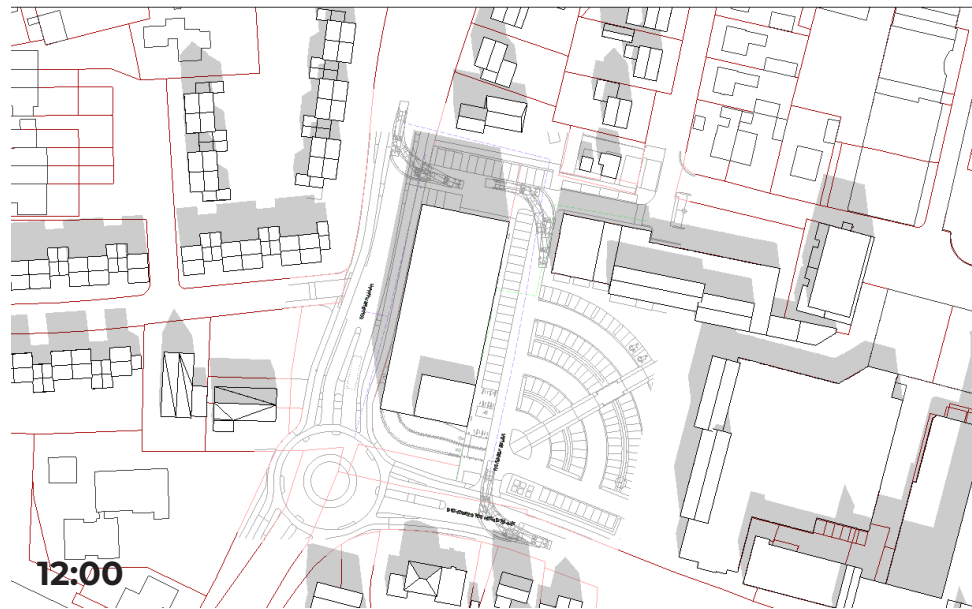
11:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie



21 oktober - TNO

12:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

13:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels, enkele tuinen in schaduw.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

14:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels, enkele tuinen in schaduw.

Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels en tuinen omwonende.

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie

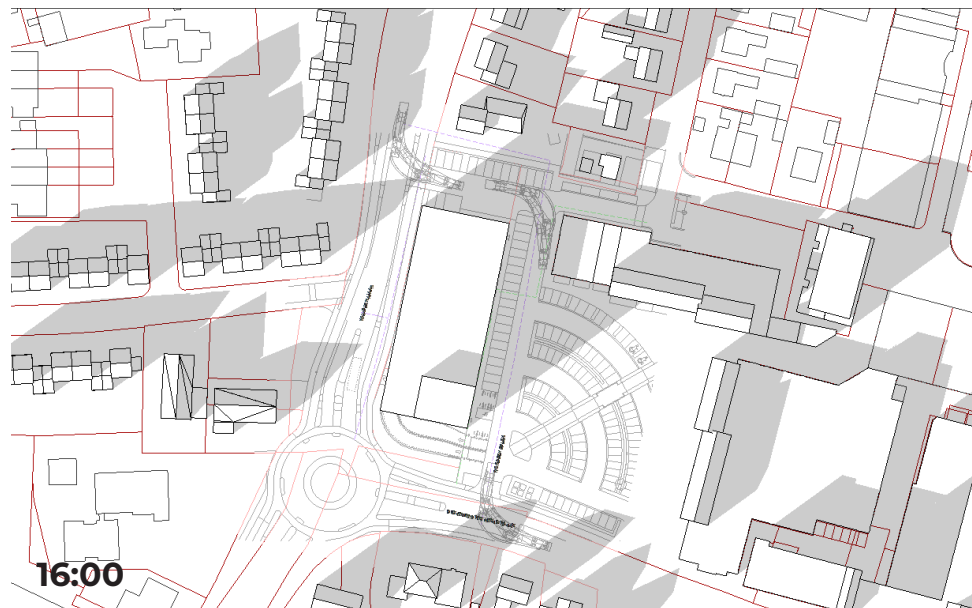


21 oktober - TNO

15:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Geen schaduwvorming op gevels, enkele tuinen in schaduw.

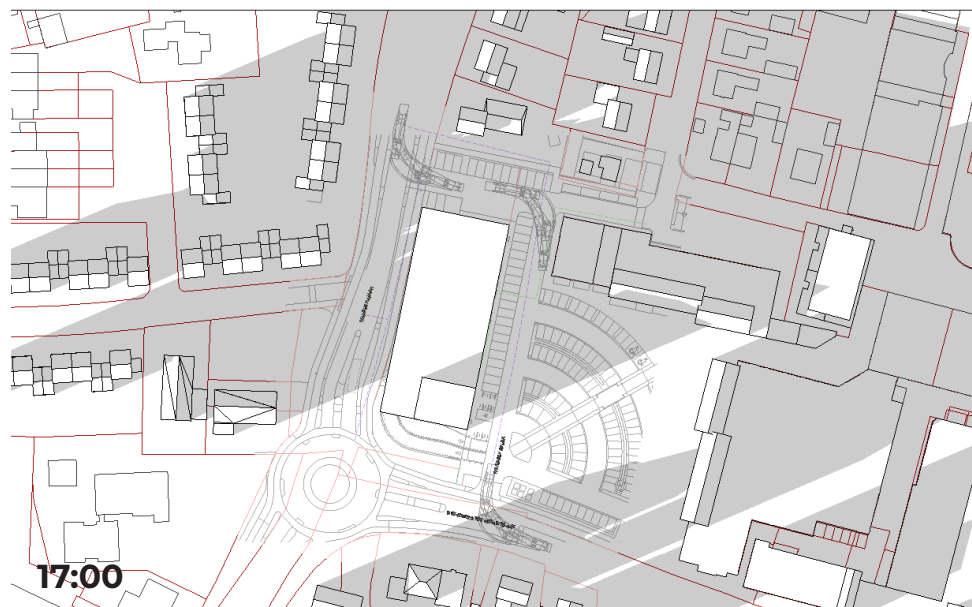
Toekomstige situatie:
Geen schaduwvorming op gevels, enkele tuinen in schaduw.



16:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Schaduwvorming op klein aantal gevels en enkele tuinen in schaduw.

Toekomstige situatie:
Schaduwvorming op klein aantal gevels en enkele tuinen in schaduw.



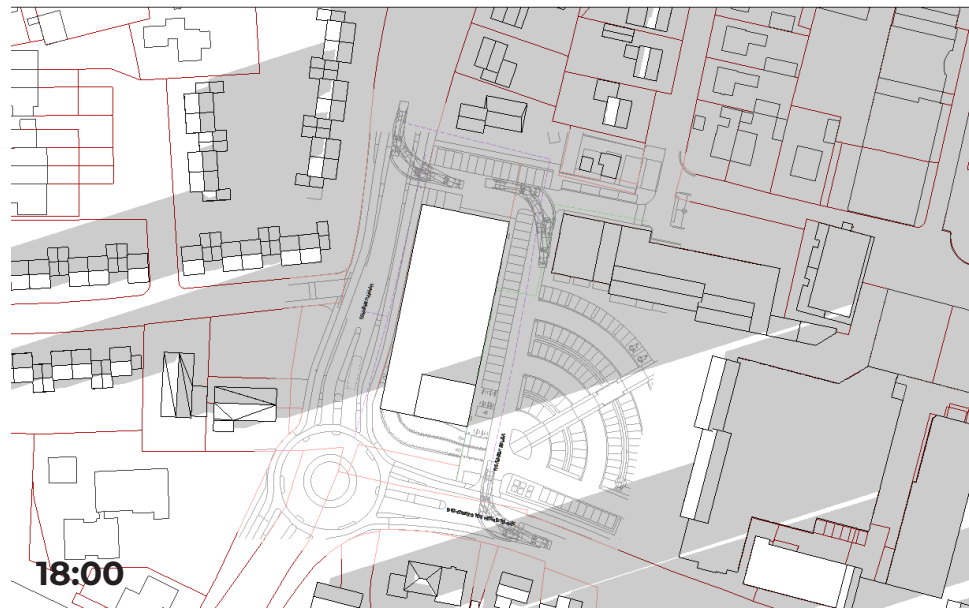
17:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Grote schaduwvorming op gevels en tuinen.

Toekomstige situatie:
Grote schaduwvorming op gevels en tuinen.

Bezonningsdiagrammen

maximaal planologisch mogelijkheden



toekomstige situatie



21 oktober - TNO

18:00

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Grote schaduwvorming op gevels en tuinen.

Toekomstige situatie:
Grote schaduwvorming op gevels en tuinen.

21 oktober

Maximaal planologisch mogelijkheden:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum
meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als
in de tuin. (voldoet)

Toekomstige situatie:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum
meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als
in de tuin. (voldoet)

Conclusie lichte TNO-norm

19 februari

Maximaal planologisch mogelijkheden:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als in de tuin. (voldoet)

Toekomstige situatie:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als in de tuin. (voldoet)

21 oktober

Maximaal planologisch mogelijkheden:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als in de tuin. (voldoet)

Toekomstige situatie:
De omliggende bebouwing heeft op deze datum meer dan 2 uur bezonning, zowel op de gevel als in de tuin. (voldoet)

Conclusie

Maximaal planologisch mogelijkheden:
Op zowel 19 februari als 21 oktober voldoet deze situatie aan de lichte TNO-norm.

Toekomstige situatie:
Op zowel 19 februari als 21 oktober voldoet deze situatie aan de lichte TNO-norm.

Het plan voldoet!