



NOTA VAN BEANTWOORDING

ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “Brugdam 17” te Lage Zwaluwe

Juni 2015

1. Familie Driedonx, Dorpsstraat 36, 4926 CR Lage Zwaluwe
Zienswijze d.d. 10 maart 2015, ingekomen d.d. 11 maart 2015 (registratienr.: 15ink01976)

1	Reactie	Beantwoording
A	In het bestemmingsplan stond dat De Belhamel zo zou blijven, niet zou uitbreiden. In 2009 is aangegeven dat De Belhamel enkel in pandig zijn klant zou bedienen.	Zoals in de Structuurvisie 2033 is aangegeven ziet de gemeente recreatie als de kurk van onze economie. Recreatie en toerisme verdienen met name in Drimmelen en Lage Zwaluwe alle mogelijke ondersteuning, maar ook in andere kernen zullen initiatieven waar mogelijk worden gefaciliteerd. Dit wordt gedaan door in alle uitingen de blauw-groene gemeente te benadrukken en ruimte te bieden voor groen-recreatieve initiatieven. De ontwikkeling van de natuurspeeltuin past binnen de strategie die de gemeente uitdraagt op het gebied van recreatie en toerisme en de gemeente faciliteert deze ontwikkeling dan ook door onderhavig plan in procedure te brengen. Dit komt ook terug in het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld d.d. 30 maart 2014). In het nieuwe bestemmingsplan zijn de huidige bebouwing en de natuurspeeltuin gelegen in de aangeduide zone voor gemengde plattelandseconomie. Deze zone aan de noordoostzijde van de dorpskern is geschikt voor agrarische bedrijven maar ook voor de ontwikkeling van (agrarische) nevenactiviteiten, recreatie en nieuwe economische dragers. Uitgangspunt voor dit gebied is om op plekken, waar een gemengde plattelandseconomie kansrijk is, mogelijkheden te bieden.
B	Reclamant ondervindt overlast van het zwaar verkeer dat vanuit de Dorpsstraat de Brugdam ingaat en weer terug komt. Door de trillingen ontstaat scheurvorming in de woning. De Dorpsstraat en Brugdam en de onderliggende constructie verkeren in slechte staat en de onderliggende constructie van het al verouderde wegdek is niet geschikt voor het gewicht van al deze voertuigen, waaronder touringcars.	Scheurvorming in woningen kan vele oorzaken hebben, waaronder slechte constructie van het huis zelf. Meestal is niet één oorzaak aan te wijzen. Daarom is het moeilijk een causaal verband aan te wijzen tussen zwaar verkeer en scheurvorming in de woning. Vanwege het agrarische grondgebruik aan de Brugdam is zwaar verkeer niet te voorkomen. De Belhamel trekt behalve autoverkeer ook bussen aan. Bussen worden voornamelijk ingezet voor schoolreisjes. Na uitbreiding van De Belhamel met de natuurspeeltuin kunnen niet meer kinderen dan nu worden verwerkt. Dus het gemiddeld aantal bussen per dag zal niet toenemen. Wel is het mogelijk dat er vaker in de week bussen komen.
C	Er wordt geluidsoverlast verwacht als gevolg van de extra buitenactiviteiten en optrekkende wagens van extra dagrecreanten in de zomer. De nieuwe activiteiten kunnen wat betreft geluid niet vergeleken worden met een kinderboerderij.	In de VNG-brochure Bedrijven- en Milieuzonering 2009 is geen richtafstand voor een (natuur)speeltuin opgenomen. Het gebruik van een natuurspeeltuin kan voor wat betreft geluidhinder worden gelijk gesteld aan een kinderboerderij. De richtafstand van deze functie bedraagt 30 meter. Reclamant woont op een afstand van circa 300 meter van de planlocatie. De extra buitenactiviteiten zullen dan ook geen belemmering vormen voor het woon- en leefklimaat van reclamant. Momenteel heeft de Brugdam een lage verkeersintensiteit van zo'n 200 motorvoertuigen per etmaal. Zelfs als de verkeersintensiteit verdubbelt, is de verkeersintensiteit nog steeds laag. De woning van reclamant ligt aan de Dorpsstraat, welke een ontsluitingsweg vormt voor de Brugdam, maar ook voor andere straten en locaties in Lage Zwaluwe. Het verkeer voor de woning van reclamant is dan ook nauwelijks terug te herleiden naar de locatie van de Belhamel.

		Met het akoestisch onderzoek indirecte hinder (Tritium, 18 december 2014) wordt aangetoond dat ter plaatse van de woningen aan de Brugdam, welke zijn gelegen nabij Brugdam 17 na de realisatie van de ontwikkeling een akoestisch verantwoord woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft en er derhalve akoestisch gezien sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
D	Door de toenemende drukte en de verwachte overlast als gevolg van de groei van De Belhamel verwacht reclamant een afwaardering van de waarde van de woningen in de Brugdam, de Dorpsstraat en de Kerkstraat. Reclamant zal een taxatie laten uitvoeren om de planschade vast te stellen. De gemaakte kosten zullen bij de gemeente in rekening worden gebracht.	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt als gevolg van de nieuwe ontwikkeling, dan kan reclamant, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, gebruik maken van de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming in schade. Indien er verzoeken tot tegemoetkoming om planschade zijn ingediend, laat de gemeente de planschade door een onafhankelijk bureau in beeld brengen. Indien reclamant een eigen planschadeanalyse wenst te laten op te stellen, zijn gemaakte kosten voor eigen rekening.
E	Gezien de Brugdam een doodlopende weg is, mag een complex als De Belhamel daar uit veiligheidsoogpunt niet zonder ontsluitingsweg zitten.	De Belhamel wordt ontsloten via de Brugdam. Volgens de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid (2012) is een doodlopende weg toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5 meter bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is. De Brugdam kan tot aan de Belhamel voldoen aan deze wegbreedte en er zijn aan de Brugdam meerdere keermogelijkheden aanwezig, waaronder op de planlocatie Brugdam 17.
F	Het extra verkeer zal vooral plaats vinden op zon-, feest- en vakantiedagen. Dit zijn de dagen waarop reclamant graag buiten in de tuin verblijft en dan gehinderd wordt door het optrekkende en afremmend verkeer.	Zie beoordeling onder 1 C.
G	De bij het bestemmingsplan behorende onderzoeken lijken geen onafhankelijk beeld weer te geven, omdat deze door de initiatiefnemer, de heer Bossers, zelf zijn aangeleverd.	Het is voor alle particuliere ontwikkelingen binnen de gemeente heel gebruikelijk dat het bestemmingsplan door de ontwikkelende partij wordt aangeleverd. De gemeente beoordeelt dit plan inclusief de bijbehorende onderzoeken. Indien nodig worden onderdelen ter beoordeling aan externe deskundigen voorgelegd en vervolgens bepaalt het college van burgemeester en wethouders of het plan volstaat om in procedure te worden gebracht. Ook in dit geval is deze werkwijze gevolgd.

**2. Mureau Advies, de heer C.C.F. Mureau, Scheerbiesstraat 6, 4845 PL Wagenberg
Zienswijze d.d. 6 maart 2015, ingekomen d.d. 11 maart 2015, namens de heer en mevrouw Quirijns, Brugdam 5, 4926 AC Lage Zwaluwe
(registratienr.: 15ink01977)**

2	Zienswijze	Beoordeling
A	De verkeersproblemen aan de Brugdam worden vooral veroorzaakt door de kenmerken van de weg (smalle weg), in combinatie met de sterke toename van het verkeer door de bedrijfsontwikkeling van De Belhamel. Bij eerdere uitbreidingen is door omwonenden al aangegeven dat ontsluiting via de Brugdam niet toereikend is voor grootschalige recreatieve activiteiten. Door zowel bewoners als gemeente is meerdere malen aangegeven dat het de	De theoretische benadering is afgezet tegen de praktische benadering aan de hand van uitgevoerde verkeerstellingen. De Brugdam heeft momenteel een lage verkeersintensiteit van zo'n 200 motorvoertuigen per etmaal. Zelfs als de verkeersintensiteit op de Brugdam zou verdubbelen naar circa 400 motorvoertuigen per etmaal, wat overeenkomt met de theoretisch berekende intensiteit (VGAN, 17 december 2013), is de Brugdam, met een gemiddelde

	voorkeur verdient tot een structurele oplossing van de verkeersproblematiek te komen. In de beantwoording van de inspraakreacties t.a.v. het voorontwerpbestemmingsplan volgt het college een theoretisch spoor dat geen recht doet aan de praktijk. Het uitgevoerde verkeersonderzoek is uitgevoerd op basis van onjuiste uitgangspunten. De suggestie wordt gewekt dat ter plaatse geen sprake is van problemen met het verkeer. Vanwege het specifieke karakter van de Brugdam kunnen normaantallen niet zonder meer worden gehanteerd. Bovendien wordt geen rekening gehouden met stremmingen of opstoppen, die in de praktijk veelvuldig voor komen. Gevraagd wordt of de gemeenteraad erkent dat in de huidige situatie sprake is van verkeersproblematiek op de Brugdam en dat door een toename van het aantal verkeersbewegingen de verkeerproblematiek op de Brugdam verder zal toenemen.	wegbreedte van ruim 4 meter, voldoende geschikt om het extra verkeer van en naar De Belhamel te kunnen verwerken.
B	De Brugdam heeft een functie voor ontsluiting van de agrarische bedrijven en woningen die voorbij De Belhamel zijn gelegen. De weg is hier ook voor personenauto's te smal om elkaar te passeren. De weg moet dan ook overzichtelijk zijn, zodat auto's en andere voertuigen tijdig ruimte voor elkaar kunnen maken. Door de aanplant van een bosclement aan de zuidzijde van het plangebied, ontstaat een onoverzichtelijke situatie, omdat het verkeer niet langer 'door de bocht' van de Brugdam kan kijken.	Het aantal verkeersbewegingen ten noordoosten van Brugdam 17 is beperkt, omdat hier slechts enkele woningen/bedrijven aanwezig zijn. Tussen de weg en het perceel van initiatiefnemer is een sloot gelegen. De kortste afstand van de zijkant van de weg tot het perceel van de initiatiefnemer is in bedoelde bocht 6 meter. Het betreft een haakse bocht, waar niet hard gereden kan worden. Er is dan ook voldoende tijd om de bocht te kunnen overzien. Het zicht op de weg zal voldoende blijven en er is dan ook geen sprake van een gevaarlijke situatie. Indien nodig kunnen er in de bocht nog extra voorzieningen, zoals een spiegel, worden geplaatst.
C	De voorgenomen bedrijfsontwikkeling van De Belhamel, die wordt mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan Brugdam 17, is een nieuwe ontwikkeling die de mogelijkheid biedt het realiseren van een alternatieve ontsluiting voor de Belhamel af te dwingen. In het uitgevoerde verkeersonderzoek wordt het realiseren van een alternatieve ontsluitingsroute terzijde geschoven, omdat de daarmee samenhangende kosten te hoog zouden zijn. Op geen wijze wordt duidelijk hoe hoog de kosten zijn en in relatie waarmee deze te hoog zijn.	Zie beoordeling onder 2A. De ontwikkelingen bij Brugdam 17 leiden niet tot dusdanig extra verkeer, dat hiertoe bij de initiatiefnemer een extra ontsluiting kan worden geëist.
D	Onduidelijk waarom een alternatieve ontsluiting voor calamiteiten wordt onderzocht als de gemeente van mening is dat de Brugdam voldoende capaciteit heeft en er geen sprake is van verkeersproblemen. Gevraagd wordt op welke wijze de alternatieve ontsluiting in geval van calamiteiten gewaarborgd wordt. Daarnaast wordt gevraagd of de gemeenteraad erkent dat het realiseren van een alternatieve ontsluiting wenselijk en noodzakelijk is.	Op basis van de reactie van de brandweer ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg is nader onderzocht of en hoe Brugdam 17 in geval van calamiteiten wordt ontsloten. De Belhamel wordt ontsloten via de Brugdam. Volgens de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid (2012) is een doodlopende weg toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5 meter bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is. De Brugdam kan tot aan de Belhamel voldoen aan deze wegbreedte en er zijn aan de Brugdam meerdere keermogelijkheden aanwezig, waaronder op de planlocatie Brugdam 17. Een extra ontsluiting is niet vereist.
E	In de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt, zonder deugdelijke cijfermatige onderbouwing, afgeweken van de gemeentelijke parkeernormen. Gezien de bestaande verkeersproblematiek is het niet reëel een vermindering van het aantal benodigde parkeerplaatsen toe te passen vanwege	In hoofdstuk 3 van de bijlage Verkeerseffecten natuurspeeltuin Recreatieparadijs De Belhamel (VAGN) wordt een onderbouwing gegeven welke parkeernormen zijn toegepast.

	het feit dat de aanwezigheid van de buitenspeeltuin zal leiden tot minder bezoekers voor de binnenspeeltuin. Gevraagd wordt of de gemeenteraad erkent dat de Belhamel op eigen terrein moet voorzien in de volledige ruimtebehoefte voor parkeren en manoeuvreren.	
F	In de feitelijke situatie, maar ook in de planregels van het bestemmingsplan is niet geregeld dat touringcars alleen aanwezig zullen zijn als er geen andere bezoekers aanwezig zijn. Op eigen terrein dient dan ook voor minimaal 5 touringcars ruimte aanwezig te zijn voor parkeren en manoeuvreren. Deze ruimte ontbreekt nu.	Zie beoordeling onder 2 E. Door onder artikel 4 van de regels een voorwaardelijke verplichting op te nemen, kan worden vastgelegd dat op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er hoeft hierin geen onderscheid te worden gemaakt naar touringcars en personenauto's.
G	In provinciale Verordening ruimte onder artikel 3.1 lid 3 onder c is bepaald dat een op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwikkeling van het personen- en goederenvervoer verzekerd dient te zijn. De Brugdam kent reeds verkeersproblemen en met de voorgenomen uitbreiding zal de verkeersproblematiek verergeren. Het ontwerpbestemmingsplan Brugdam 17 is in strijd met de Verordening ruimte, omdat geen sprake is van een op de voorgenomen uitbreiding afgestemde afwikkeling van het verkeer.	De Brugdam heeft momenteel een lage verkeersintensiteit van zo'n 200 motorvoertuigen per etmaal. Zelfs als de verkeersintensiteit op de Brugdam zou verdubbelen naar circa 400 motorvoertuigen per etmaal, wat overeenkomt met de theoretisch berekende intensiteit (VGAN, 17 december 2013), is de Brugdam, met een gemiddelde wegbreedte van ruim 4 meter, voldoende geschikt om het extra verkeer van en naar De Belhamel te kunnen verwerken.

**3. Mureau Advies, de heer C.C.F. Mureau, Scheerbiesstraat 6, 4845 PL Wagenberg
Zienswijze d.d. 6 maart 2015, ingekomen d.d. 11 maart 2015, namens bewoners van de Brugdam, Dorpsstraat en Kerkstraat te Lage Zwaluwe (registratienr.: 15ink01978)**

3	Zienswijze	Beoordeling
A	De verkeersproblemen aan de Brugdam worden vooral veroorzaakt door de kenmerken van de weg (smalle weg), in combinatie met de sterke toename van het verkeer door de bedrijfsontwikkeling van De Belhamel. Bij eerdere uitbreidingen is door omwonenden al aangegeven dat ontsluiting via de Brugdam niet toereikend is voor grootschalige recreatieve activiteiten. Door zowel bewoners als gemeente is meerdere malen aangegeven dat het de voorkeur verdient tot een structurele oplossing van de verkeersproblematiek te komen. In de beantwoording van de inspraakreacties t.a.v. het voorontwerpbestemmingsplan volgt het college een theoretisch spoor dat geen recht doet aan de praktijk. Het uitgevoerde verkeersonderzoek is uitgevoerd op basis van onjuiste uitgangspunten. De suggestie wordt gewekt dat ter plaatse geen sprake is van problemen met het verkeer. Vanwege het specifieke karakter van de Brugdam kunnen normaantallen niet zonder meer worden gehanteerd. Bovendien wordt geen rekening gehouden met stremmingen of opstoppen, die in de praktijk veelvuldig voor komen.	De theoretische benadering is afgezet tegen de praktische benadering aan de hand van uitgevoerde verkeerstellingen. De Brugdam heeft momenteel een lage verkeersintensiteit van zo'n 200 motorvoertuigen per etmaal. Zelfs als de verkeersintensiteit op de Brugdam zou verdubbelen naar circa 400 motorvoertuigen per etmaal, wat overeenkomt met de theoretisch berekende intensiteit (VGAN, 17 december 2013), is de Brugdam, met een gemiddelde wegbreedte van ruim 4 meter, voldoende geschikt om het extra verkeer van en naar De Belhamel te kunnen verwerken. De ontwikkelingen bij Brugdam 17 leiden niet tot dusdanig extra verkeer, dat hiertoe bij de initiatiefnemer een extra ontsluiting kan worden geëist.
B	De Brugdam heeft een functie voor ontsluiting van de agrarische bedrijven en woningen die voorbij De Belhamel zijn gelegen. De weg is hier ook voor personenauto's te smal op elkaar te passeren. De weg moet dan ook	Het aantal verkeersbewegingen ten noordoosten van Brugdam 17 is beperkt, omdat hier slechts enkele woningen/bedrijven aanwezig zijn. Tussen de weg en het perceel van initiatiefnemer is een sloot gelegen. De kortste afstand van de

	overzichtelijk zijn, zodat auto's en andere voertuigen tijdig ruimte voor elkaar kunnen maken. Door de aanplant van een bosclement aan de zuidzijde van het plangebied, ontstaat een onoverzichtelijke situatie, omdat het verkeer niet langer 'door de bocht' van de Brugdam kan kijken.	zijkant van de weg tot het perceel van de initiatiefnemer is in bedoelde bocht 6 meter. Het betreft een haakse bocht, waar niet hard gereden kan worden. Er is dan ook voldoende tijd om de bocht te kunnen overzien. Het zicht op de weg zal voldoende blijven en er is dan ook geen sprake van een gevaarlijke situatie. Indien nodig kunnen er in de bocht nog extra voorzieningen, zoals een spiegel, worden geplaatst.
C	De voorgenomen bedrijfsontwikkeling van De Belhamel, die wordt mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan Brugdam 17, is een nieuwe ontwikkeling die de mogelijkheid biedt het realiseren van een alternatieve ontsluiting voor de Belhamel af te dwingen. In het uitgevoerde verkeersonderzoek wordt het realiseren van een alternatieve ontsluitingsroute terzijde geschoven, omdat de daarmee samenhangende kosten te hoog zouden zijn. Op geen wijze wordt duidelijk hoe hoog de kosten zijn en in relatie waarmee deze te hoog zijn.	Zie beantwoording onder 3 A.
D	Onduidelijk waarom een alternatieve ontsluiting voor calamiteiten wordt onderzocht als de gemeente van mening is dat de Brugdam voldoende capaciteit heeft en er geen sprake is van verkeersproblemen.	Op basis van de reactie van de brandweer ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg is nader onderzocht of en hoe Brugdam 17 in geval van calamiteiten wordt ontsloten. De Belhamel wordt ontsloten via de Brugdam. Volgens de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid (2012) is een doodlopende weg toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5 meter bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is. De Brugdam kan tot aan de Belhamel voldoen aan deze wegbreedte en er zijn aan de Brugdam meerdere keermogelijkheden aanwezig, waaronder op de planlocatie Brugdam 17. Een extra ontsluiting is niet vereist.
E	In de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt, zonder deugdelijke cijfermatige onderbouwing, afgeweken van de gemeentelijke parkeernormen. Gezien de bestaande verkeersproblematiek is het niet reëel een vermindering van het aantal benodigde parkeerplaatsen toe te passen vanwege het feit dat de aanwezigheid van de buitenspeeltuin zal leiden tot minder bezoekers voor de binnenspeeltuin.	In hoofdstuk 3 van de bijlage Verkeerseffecten natuurspeeltuin Recreatieparadijs De Belhamel (VAGN) wordt een onderbouwing gegeven welke parkeernormen zijn toegepast. Er kan op eigen terrein worden voorzien in het aantal benodigde parkeerplaatsen.
F	In de feitelijke situatie, maar ook in de planregels van het bestemmingsplan is niet geregeld dat touringcars alleen aanwezig zullen zijn als er geen andere bezoekers aanwezig zijn. Op eigen terrein dient dan ook voor minimaal 5 touringcars ruimte aanwezig te zijn voor parkeren en manoeuvreren. Deze ruimte ontbreekt nu.	Zie beoordeling onder 3 E. Door onder artikel 4 van de regels een voorwaardelijke verplichting op te nemen, kan worden vastgelegd dat op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er behoeft hierin geen onderscheid te worden gemaakt naar touringcars en personenauto's.
G	Er is geen verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Gezien het voorgenomen gebruik als buitenspeeltuin, waarbij kinderen langere tijd direct met de bodem in contact zullen komen, is het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk. Ook het realiseren van het landschappelijke inrichtingsplan en het daarmee samenhangende grondverzet maken het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk.	Er is eind 2013 een vooronderzoek uitgevoerd (Vooronderzoek Brugdam 17 te Lage Zwaluwe in de gemeente Drimmelen, Econsultancy, 16 december 2013). Uit het vooronderzoek en de terreininspectie blijkt dat er geen verontreinigende stoffen worden verwacht in gehalten boven de landelijk of regionaal geldende achtergrondwaarde voor grond en/of de streefwaarde voor grondwater. In het kader van de voorgenomen bestemmingsplanwijziging is geen feitelijk onderzoek noodzakelijk. Later in het traject kan het uitvoeren van een bodemonderzoek alsnog noodzakelijk zijn in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning. Betreffend onderzoek behoeft niet te worden uitgevoerd vooruitlopend op

		vaststelling van het bestemmingsplan.
H	Waterschap Brabantse Delta heeft in haar reactie op het voorontwerpbestemmingsplan aangegeven dat langs categorie A waterlopen een onderhoudsstrook vrijgehouden moet worden. Deze voorwaarde is niet in de planregels opgenomen.	Onder artikel 3.3.1 onder b van de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat, het op welke wijze dan ook, belemmeren van de doorgang ter plaatse van de onderhoudsstroken van categorie A oppervlaktewaterlichamen, gemeten 5 meter vanaf de insteek van de watergang, wordt gezien als strijdig gebruik.
I	Ten onrechte wordt in paragraaf 5.7 van de toelichting van het bestemmingsplan voor de nieuwe situatie alleen de buitenspeeltuin in beschouwing genomen. Om de mogelijke hinder in de nieuwe situatie te bepalen, dient de totale inrichting te worden beschouwd. De Belhamel dient te worden gezien als een recreatiecentrum. De hinder van omliggende milieugevoelige functies dient geanalyseerd te worden op basis van de juiste categorie en juiste indicatieve afstand van 300 meter.	Onderhavig plan is niet vergelijkbaar met een recreatiecentrum. Hierbij moet eerder gedacht worden aan attractieparken, vaste kermissen en soortgelijke grootschalige recreatieve functies. In de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Recreatie' is ook expliciet opgenomen dat er een natuurspeeltuin is toegestaan. Andere vormen van recreatief gebruik waaronder dus ook recreatiecentra is dan ook niet toegestaan. De binnenactiviteiten vormen geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Overigens kunnen ook de binnenactiviteiten (speelhal, bowlingbanen en klimbaan) niet vergeleken worden met een recreatiecentrum zoals bedoeld in de VNG-brochure Bedrijven- en Milieuzonering. De binnenactiviteiten zijn vergelijkbaar met een gymnastiekzaal en bowlingcentra, waarvoor op grond van de VNG-brochure Bedrijven- en Milieuzonering eveneens een richtafstand van 30 meter geldt.
J	In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met opstoppen op de Brugdam.	Opstoppen en manoeuvres worden niet meegenomen in akoestische berekeningen omdat deze van zoveel factoren afhankelijk zijn (welke dag in de week, tijdstip, aantal auto's en/of vrachtverkeer etc.) dat het aantal mogelijke varianten vrijwel onmogelijk in een rekenmodel terug te brengen zijn.
K	Ten aanzien van het aspect externe veiligheid wordt opgemerkt dat voor een gedegen analyse van het groepsrisico het aantal aanwezige personen ruimer ingeschat dient te worden, dan wel het maximum aantal bezoekers in de planregels dient te worden vastgelegd.	In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat in de speelhal maximaal 250 personen opgevangen kunnen worden. Dit aantal is gebaseerd op het maximum aantal kinderen dat tijdig kan worden voorzien van en eten en drinken in geval van arrangementen bij schoolreisjes. In geval van calamiteiten is in de bestaande bebouwing van het speelparadijs voldoende capaciteit aanwezig om alle bezoekers, rekening houdende met een verwachte groei van circa 20 %, op te vangen. Er is geen aanleiding en noodzaak om dit verder in de planregels vast te leggen. Wel dient de zinsnede in de toelichting onder paragraaf 5.9 (Externe veiligheid) bij het onderdeel 'Verantwoording groepsrisico' aangepast te worden, omdat in de bestaande bebouwing ruim 500 personen ontvangen kunnen worden in geval van calamiteiten.
L	De functies en gebruiksmogelijkheden van omliggende percelen mogen door het initiatief niet onevenredig worden aangetast. Door het toekennen van een recreatieve bestemming aan het plangebied, zullen beperkingen worden opgelegd aan de naastgelegen landbouwgrond, o.a. op het gebied van gewasbescherming en grondbewerkingen.	Er zijn geen wettelijke bepalingen over minimaal aan te houden afstanden tussen gronden waarop gewassen in de open lucht worden geteeld en nabij gelegen "voor gewasbeschermingsmiddelen gevoelige objecten". In de bestemmingsplanpraktijk wordt alleen voor boomgaarden de vuistregel van een afstand van 50 meter opgenomen (de zgn. spuitzone). Naar onze mening is met de voorgestane bestemming Recreatie geen sprake van "gewasbeschermingsmiddelen gevoelige objecten". Er is geen sprake van een woon- en leefklimaat, maar van mensen die slechts tijdelijk in de open lucht verblijven. Voorts is het gehele plangebied omringd door een groenstrook die eventueel met de wind te verspreiden gewasbeschermingsmiddelen opvangt. Van een belemmering van de agrarische

		functie van de gronden is dan ook geen sprake. Indien belanghebbenden van mening zijn dat zij schade lijden als gevolg van de nieuwe ontwikkeling, dan kan men, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, gebruik maken van de mogelijkheid tot indienen van een verzoek tot tegemoetkoming in schade.
M	In de provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) heeft het plangebied op de Structurenkaart de aanduiding 'Accentgebied agrarische ontwikkeling'. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt er ten onrechte van uit gegaan dat het beleid voor "Gemengd agrarisch gebied" van toepassing is. De uitbreiding naar een grootschalig recreatieparadijs is niet in overeenstemming met de aanduiding 'Accentgebied agrarische ontwikkeling'.	Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is verwoord heeft het plangebied op de Structurenkaart van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening de aanduiding 'Accentgebied agrarische ontwikkeling'. De doelen uit de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening zijn middels de Verordening ruimte vertaald in regels die van toepassing zijn op bestemmingsplannen. In de Verordening ruimte is het plangebied gelegen in de Structuur 'gemengd landelijk gebied', waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling mogelijk is.
N	Er is geen sprake van een redelijk uitbreiding, zoals voorgeschreven in artikel 7.10 van de Verordening ruimte, omdat de voorgenomen uitbreiding in omvang een groei van 250 % betekent.	Zoals uit onder meer paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan blijkt, gaat het hier om extensief gebruik in natuur zonder grootschalige bebouwing (max. 5 gebouwen met een oppervlakte van 6 m ² per gebouw). De uitbreidingsgronden worden dus niet intensief bebouwd. Op basis hiervan kan gesteld worden dat er sprake is van een redelijke uitbreiding.
O	De voorgenomen uitbreiding is in strijd met het principe van zorgvuldig ruimtegebruik, zoals beschreven in artikel 3.1 van de Verordening ruimte. De uitbreiding met 2,5 ha is aanzienlijk en staat niet in verhouding tot de beperkte toename.	Zie beantwoording onder 3 N.
P	Het oprichten van gebouwen buiten het bouwperceel, zoals mogelijk wordt gemaakt in de regels van het ontwerpbestemmingsplan Brugdam 17 onder artikel 4.2, is in strijd met artikel 3.1 lid 2 onder d van de Verordening ruimte, waarin is bepaald dat gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen binnen het bouwperceel dienen te worden opgericht en daarbinnen worden geconcentreerd.	Onder artikel 3.3 van de Verordening Ruimte wordt aangegeven dat een bestemmingsplan in een specifiek geval, vanwege bijzondere omstandigheden, een ondergeschikte afwijking kan bevatten van de maten zoals in de verordening genoemd, mits hierdoor geen afbreuk gedaan wordt aan de doelstelling van de algemene regel. Middels artikel 4.2 van het bestemmingsplan worden maximaal 5 gebouwen met een maximum oppervlakte van 6 m ² per gebouw en een maximum bouwhoogte van 3 meter toegestaan. In totaal wordt dus max. 30 m ² aan gebouwen toegestaan. Dit is duidelijk een ondergeschikte afwijking, waarmee geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstelling van de algemene regel.
Q	In artikel 3.1 lid 3 onder c is bepaald dat een op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwikkeling van het personen- en goederenvervoer verzekerd dient te zijn. De voorgenomen uitbreiding zal de reeds aanwezige verkeersproblemen verergeren. De uitbreiding is dan ook in strijd met de Verordening ruimte.	De Brugdam heeft momenteel een lage verkeersintensiteit van zo'n 200 motorvoertuigen per etmaal. Zelfs als de verkeersintensiteit op de Brugdam zou verdubbelen naar circa 400 motorvoertuigen per etmaal, wat overeenkomt met de theoretisch berekende intensiteit (VGAN, 17 december 2013), is de Brugdam, met een gemiddelde wegbreedte van ruim 4 meter, voldoende geschikt om het extra verkeer van en naar De Belhamel te kunnen verwerken. De verantwoording zoals bedoeld in artikel 3.1 lid 3 van de Verordening Ruimte is opgenomen in paragraaf 3.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.
R	Bij de berekening van de onderbouwing van de kwaliteitsverbetering is voor het bestemmingsvlak 'Recreatie' gerekend met € 10/m ² . Conform de gemeentelijke structuurvisie moet voor de ontwikkelingen op het gebied van 'Recreatie' een taxatie worden uitgevoerd. Voor zover reclamant bekend is een dergelijk taxatie	De economische onderbouwing is opgesteld door een deskundig rentmeesterskantoor, waarvan de rentmeesters zijn aangesloten bij de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Rentmeesters (NVR). Taxatie vormt een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden van dit kantoor. De waardebepaling voor de

	niet uitgevoerd en lijkt de waarde van 10/m ² laag, in vergelijking met de gehanteerde waarde van landbouwgrond van € 6/m ² .	bestemming Recreatie is door dit bureau aangedragen en volstaat voor deze berekening.
S	De uitzondering zoals opgenomen in de regels van het ontwerpbestemmingsplan Brugdam 17 onder artikel 4.3.1. moet worden verwijderd, omdat de betreffende gronden in het vigerende bestemmingsplan een agrarische bestemming hebben.	Er is geen aanleiding om dit onderdeel van artikel 4.3.1 te verwijderen. Wel zal aan artikel 4.3.1 worden toegevoegd dat deze uitzondering enkel geldt voor reeds vergunde activiteiten.
T	Door of namens vrijwel alle buurtbewoners zijn inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan en zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van maatschappelijk draagvlak voor de verdere bedrijfsontwikkeling van het recreatieparadijs.	Het betreft een particulier initiatief waarbij een beroep wordt gedaan op de autonome bevoegdheid van de gemeenteraad om een bestemmingsplan te herzien. Het is aan de gemeenteraad om een weloverwogen en zorgvuldige afweging te maken van alle in het geding zijnde belangen, teneinde goede ruimtelijke ordening te kunnen bedrijven. Bepalend hierin is onder meer de gemeentelijke structuurvisie, waarin het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid is opgenomen. Zoals in de Structuurvisie 2033 is aangegeven verdienen recreatie en toerisme met name in Drimmelen en Lage Zwaluwe alle mogelijke ondersteuning. Dit wordt onder meer gedaan door ruimte te bieden voor groen-recreatieve initiatieven. De ontwikkeling van de natuurspeeltuin past binnen de strategie die de gemeente uitdraagt op het gebied van recreatie en toerisme. De ingediende inspraakreacties en zienswijzen geven onvoldoende aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen.
U	Inmiddels is sprake van een grootschalig recreatieparadijs dat in de bestaande situatie problemen veroorzaakt en zich op deze locatie niet verder kan ontwikkelen. In de omgeving zijn locaties voorhanden waar een concentratie van recreatieve voorzieningen mogelijk en gewenst is (bijv. jachthaven Drimmelen, randen van industrieterrein Moerdijk). Om de Belhamel de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden te bieden, dient gestreefd te worden naar verplaatsing van het recreatieparadijs naar een daarvoor geschikte locatie.	Dit bestemmingsplan past binnen de visie voor recreatie en toerisme zoals is verwoord in de Structuurvisie 2033. Beoordeling van het bestemmingsplan inclusief de uitgevoerde onderzoeken, tonen aan dat de voorgestane ontwikkeling op deze locatie mogelijk is. Er is geen aanleiding om de initiatiefnemer te verplichten zijn onderneming te verplaatsen naar een andere locatie.
V	Gevraagd wordt: 1. of de gemeenteraad erkent dat in de huidige situatie sprake is van verkeersproblematiek op de Brugdam; 2. of de gemeenteraad erkent dat door een toename van het aantal verkeersbewegingen de verkeerproblematiek op de Brugdam verder zal toenemen; 3. of de gemeenteraad erkent dat de toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot een slechtere verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers; 4. of de gemeenteraad zich inzake het aspect verkeer baseert op een theoretische verhandeling of op de praktijk; 5. of de gemeenteraad erkent dat het realiseren van een alternatieve ontsluiting wenselijk en noodzakelijk is; 6. of de gemeenteraad erkent dat zich een nieuwe ontwikkeling voordoet, die het mogelijk maakt een alternatieve ontsluiting af te dwingen; 7. hoe hoog de kosten zijn voor het realiseren van een alternatieve ontsluiting;	Beantwoording van de vragen heeft grotendeels in voorgaande onderdelen plaats gevonden. Indien van toepassing wordt korthedshalve verwezen naar betreffend onderdeel. Vragen 8 en 28 zijn vragen van politieke aard. Deze vragen zullen, indien de raad daar aanleiding toe ziet, worden betrokken in de politieke discussie van de gemeenteraad. 1. Zie beoordeling onder 3 A 2. Zie beoordeling onder 3 A 3. Zie beoordeling onder 3 A 4. Zie beoordeling onder 3 A 5. Zie beoordeling onder 3 A. 6. Zie beoordeling onder 3A. 7. Kosten voor volledige alternatieve ontsluiting bedragen circa € 800.000,- 8. Politieke discussie. 9. Zie beoordeling onder 3 D. 10. Zie beoordeling onder 3 E. 11. Zie beoordeling onder 3 E.

8. of de gemeenteraad bereid is een voorstel vanuit de buurt voor het realiseren van een alternatieve ontsluiting mee te nemen in de besluitvorming over het bestemmingsplan Brugdam 17; 9. op welke wijze de alternatieve ontsluiting in geval van calamiteiten is gewaarborgd; 10. of de gemeenteraad erkent dat De Belhamel op eigen terrein moet voorzien in volledige ruimtebehoefte voor parkeren en manoeuvreren; 11. of de gemeenteraad erkent dat afwijken van de gemeentelijke parkeernormen alleen mogelijk is op basis van een deugdelijke cijfermatige onderbouwing; Opgemerkt wordt dat: 12. de met de voorgenomen uitbreiding samenhangende parkeerbehoefte op basis van de gemeentelijke parkeernormen kan worden berekend als $19.000/100 \times 0.9 = 171$ stuks. Inclusief bestaande parkeerbehoefte van 151 parkeerplaatsen, leidt dat voor de nieuwe situatie tot minimaal 322 parkeerplaatsen; 13. op eigen terrein voor minimaal 5 touringcars ruimte aanwezig dient te zijn voor parkeren en manoeuvreren; 14. er een verkennend bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd om te toetsen of de bodem geschikt is voor de beoogde functie; 15. in de planregels dient te worden opgenomen dat langs categorie A waterlopen onderhoudsstroken worden vrijgehouden; 16. dat recreatieparadijs De Belhamel niet geschaard kan worden onder milieucategorie 2. De gevolgen van de uitbreiding voor omliggende milieugevoelige functies dient op basis van de VNG brochure "Bedrijven en milieuzonering 2009" bepaald te worden met indicatieve afstand van 300 meter; 17. het akoestisch onderzoek dient te worden aangepast, rekening houdend met de opstoppen op de Brugdam; 18. de analyse van de het groepsrisico dient te worden aangepast, dan wel in de regels een maximum aantal bezoekers van 250 dient te worden opgenomen; 19. de functies en gebruiksmogelijkheden van aanliggende landbouwgrond door het initiatief onevenredig worden beperkt; 20. bij de analyse van de Structuurvisie Ruimtelijke Ontwikkeling dient te worden uitgegaan van de aanduiding 'Accentgebied agrarische ontwikkeling' in plaats van 'Gemengd landelijk gebied'; 21. de voorgenomen uitbreiding van De Belhamel van 1,0 ha naar 3,5 ha geen redelijke uitbreiding betreft en in strijd is met de Verordening ruimte; 22. de voorgenomen uitbreiding van De Belhamel niet voldoet aan het principe van zuinig ruimtegebruik en in strijd is met de Verordening ruimte;	12. Zie beoordeling onder 3 E. 13. Zie beoordeling onder 3 F. 14. Zie beoordeling onder 3 G. 15. Zie beoordeling onder 3 H. 16. Zie beoordeling onder 3 I. 17. Zie beoordeling onder 3 J. 18. Zie beoordeling onder 3 K. 19. Zie beoordeling onder 3 L. 20. Zie beoordeling onder 3 M. 21. Zie beoordeling onder 3 N. 22. Zie beoordeling onder 3 O. 23. Zie beoordeling onder 3 P. 24. Zie beoordeling onder 3 Q. 25. Zie beoordeling onder 3 R. 26. Zie beoordeling onder 3 S. 27. Zie beoordeling onder 3 T. 28. Zie beoordeling onder 3 U. Politieke discussie.
--	--

	23. het ontwerpbestemmingsplan Brugdam 17 in strijd is met de Verordening ruimte, omdat buiten het bouwperceel gebouwen mogen worden opgericht. 24. het ontwerpbestemmingsplan Brugdam 17 in strijd is met de Verordening ruimte, omdat geen sprake is van een op de voorgenomen uitbreiding afgestemde afwikkeling van het verkeer; 25. voor het berekenen van de waardevermeerdering met betrekking tot de verplichte kwaliteitsverbetering van het landschap, een taxatie dient te worden uitgevoerd; 26. artikel 4.3.1. van de regels van het bestemmingsplan dient te worden gewijzigd, zodanig dat de uitzondering er niet langer onderdeel van uitmaakt; 27. de gemeenteraad geen medewerking dient te verlenen aan uitbreiding van het recreatieparadijs De Belhamel vanwege het ontbreken van maatschappelijk draagvlak. 28. De locatie aan de Brugdam, die slecht bereikbaar is en zich bevindt op korte afstand van woningen, niet geschikt is voor een dergelijke grootschalige ontwikkeling en de gemeenteraad zich dient in te spannen voor verplaatsing van De Belhamel naar een geschikte locatie, waar een concentratie van recreatieve voorzieningen mogelijk en gewenst is.	
--	--	--

4. Waterschap Brabantse Delta, Postbus 5520, 4801 DZ Breda
Zienswijze d.d. 12 maart 2015, ingekomen per e-mail d.d. 12 maart 2015 en per post d.d. 16 maart 2015 (registratienr.: 15ink02016)

4	Zienswijze	Beoordeling
A	Het wateradvies d.d. 9 mei 2014 ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan is onjuist opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. In paragraaf 5.2 dient te worden verwijderd dat de waterpartijen worden aangesloten op de omliggende watergangen. Er zal eerst verder onderzocht moeten worden op welke wijze een goede waterkwaliteit kan worden bevorderd en of het mogelijk is om op deze locatie continue gebruik te maken voldoende schoon grondwater. De initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk voor de veiligheid en waterkwaliteit van de natuurspeeltuin. Bij de uitwerking van het plan kan het waterschap informeren en adviseren omtrent de waterkwaliteit.	Paragraaf 5.2 van de toelichting aanpassen. Initiatiefnemer wordt geadviseerd om bij de verdere uitwerking van het plan in contact te treden met het waterschap.

Conclusie

De zienswijzen onder 3 K en 4 A zijn gegrond en geven aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De zienswijzen onder 2 F, 3 F en 3 S zijn ongegrond, maar geven wel aanleiding tot ambtelijke aanpassing van het bestemmingsplan.

De overige zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Lijst van wijzigingen

Toelichting

- Uit paragraaf 5.2 de zinsnede verwijderen dat de waterpartijen worden aangesloten op de omliggende watergangen.
- Onder paragraaf 5.9 ten aanzien van verantwoording groepsrisico de opvangcapaciteit van de bestaande bebouwing aanpassen.

Regels

- Onder Artikel 4.3.1. de laatste zin aanpassen: Dit met uitzonderingreeds als zodanig, *conform verleende vergunning*, in gebruik is.
- Onder Artikel 4.3 de voorwaardelijke verplichting opnemen dat, conform berekening zoals opgenomen in hoofdstuk 3 van de bijlage Verkeerseffecten natuurspeeltuin Recreatieparadijs De Belhamel (VGAN), voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.