

drs. G. Brand

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Ontwerpbestemmingsplan Herontwikkeling gasfabriek-terrein Oude-Tonge

Bestemmingsplan en plangebied

Het ontwerpbestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van het voornemen om het gasfabriek-terrein aan de Heerendijk in Oude-Tonge te saneren en transformeren naar een kleinschalig woongebied. In het plangebied bevinden zich nu 3 vrijstaande bedrijfswoningen (huisnummers 17, 19 en 21), enkele bijgebouwen en de bedrijfsbebouwing van de voormalige gasfabriek. Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de voormalige gasfabriek is de bodem van het plangebied voor een deel ernstig vervuild, waardoor een bodemsanering noodzakelijk is om het terrein geschikt te maken voor een woonfunctie.

Ten zuiden van gasfabriek-terrein bevindt zich de woning Heerendijk 23, met daarachter een bedrijfspand en -terrein die gebruikt worden door een akkerbouwbedrijf dat elders zijn hoofdvestiging heeft. De planologische mogelijkheden binnen dit agrarische bedrijfsterrein c.q. agrarisch bouwvlak vormen een belemmering voor de voorgenomen woonfunctie op het zuidelijk deel van het gasfabriek-terrein. Om die reden wordt tegelijk met het gasfabriek-terrein ook het agrarische bedrijfsterrein achter de woning Heerendijk 23 getransformeerd: deels naar een woongebied en deels naar agrarische grond zonder bouwvlak.

Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan Herontwikkeling gasfabriek-terrein Oude-Tonge met de daarop betrekking hebbende stukken heeft van woensdag 31 maart 2021 tot en met dinsdag 11 mei 2021 ter inzage gelegen conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Er is over het ontwerpbestemmingsplan één zienswijze naar voren gebracht. Deze zienswijze is binnen de gestelde termijn ontvangen.

Hoofdstuk 1 van deze nota bevat de ingekorte/samengevatte inhoud van de zienswijze en de beantwoording daarvan. Dat de zienswijze ingekort/samengevat is weergegeven betekent niet dat niet de volledige inhoud ervan bij de beantwoording betrokken is. Dit is nadrukkelijk wel degelijk het geval. De verschillende onderdelen van de zienswijze zijn genummerd, zodat hiernaar verwezen kan worden. Op basis hiervan is beoordeeld of de zienswijze leidt tot aanpassingen aan het ontwerpbestemmingsplan. Dit wordt steeds bij elk onderdeel weergegeven. In dit geval leidt de zienswijze niet tot aanpassingen. Wel is sprake van ambtshalve aanpassingen c.q. wijzigingen. Deze ambtshalve wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan zijn in hoofdstuk 2 kort beschreven en toegelicht.

Vervolg

Met inachtneming van de beantwoording van de zienswijze en de ambtshalve wijzigingen wordt het bestemmingsplan voor gewijzigde vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd. Vervolgens wordt het vastgestelde bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Tegen het vastgestelde bestemmingsplan kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1 Beantwoording zienswijze

Nr.	Zienswijze (ingekort/samengevat)	Beantwoording	Aanpassing
001	<u>Inleiding</u> <i>De woon- en bedrijfslocatie van de indiener aan de Oudelandsedijk 2A is pal gelegen aan de ontsluitingsroute van het plangebied in noordelijke richting om aldus aan te sluiten op de regionale verkeersinfrastructuur van de N498 (Magdalenadijk). Als gevolg van (gecumuleerde) geluidsbelasting wegens wegverkeerslawaaï veroorzaakt door reeds toegestane en uitgevoerde ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten de bebouwde kern van Oude-Tonge, die alle ontsluiten via de Oostdijk en Oudelandsedijk op de regionale verkeersinfrastructuur, ondervindt de indiener onaanvaardbare geluidsoverlast wegens wegverkeerslawaaï, aangezien op de buitengevel van diens woning de vanuit "het beginsel van een goede ruimtelijke ordening" in algemene zin aanvaardbare (gecumuleerde) geluidsbelasting wegens wegverkeerslawaaï van 53 dB (incl. 5dB-correctie) meer dan ruimschoots wordt overschreden. Dit betekent dat met iedere nieuwe, toe te stane, ruimtelijke ontwikkeling binnen of buiten de bebouwde kern van Oude-Tonge deze dus al feitelijk bestaande onaanvaardbare (gecumuleerde) geluidsbelasting wegens wegverkeerslawaaï alleen maar verder toeneemt.</i>	Allereerst wordt benadrukt dat het ontwerpbestemmingsplan Herontwikkeling gasfabriek-terrein Oude-Tonge uitsluitend een ruimtelijke ontwikkeling binnen het plangebied aan/achter de Heerendijk 17 tot en met 23 betreft, in rijafstand gelegen op meer dan een kilometer afstand van de woning van de indiener. Volgens de indiener is de geluidbelasting vanwege wegverkeer op zijn woning nu al onaanvaardbaar en zorgt het verkeer als gevolg van de 8 extra woningen die het ontwerpbestemmingsplan in het plangebied mogelijk maakt voor een verdere toename van deze (gecumuleerde) geluidbelasting. In reactie hierop wordt het volgende opgemerkt: - Het ontwerpbestemmingsplan heeft in vergelijking met de huidige c.q. planologische toegestane situatie een aanzienlijke afname van verkeer tot gevolg. Daar komt nog bij dat het 'wegbestemmen' van zowel een regulier als agrarisch bedrijf ertoe leidt dat nagenoeg geen bewegingen van zwaar (landbouw)verkeer van en naar het plangebied meer plaatsvinden (zie verder ook paragraaf 4.2.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). - Verkeer van en naar het plangebied zal naar verwachting gebruik maken van de ontsluitingsroute Heerendijk – Oostdijk – Oudelandsedijk langs de woning van de indiener richting de N498, maar het is niet aannemelijk dat al dit verkeer van deze route gebruik zal maken. Zo kan bijvoorbeeld ook via de Heerendijk – Oostdijk – Ruyschrockstraat richting de N498 worden gereden of uitsluitend via de Heerendijk naar de supermarkten (Albert Heijn en Aldi) en/of het centrum van Oude-Tonge. Daar komt bij dat het gezien de drie kruisingen tussen het plangebied en de woning van de indiener vanuit verkeerskundig oogpunt ook niet mogelijk is om een direct	Nee

		causaal verband te leggen tussen het verkeer van en naar het plangebied en de verkeersintensiteit op de Oudelandsedijk ter hoogte van de woning van de indiener. Wanneer als <i>worst case</i> geen rekening wordt gehouden met de huidige c.q. planologische toegestane situatie, genereren de 8 extra woningen (8 x 8,2=) 66 verkeersbewegingen per etmaal. Gezien het voorgaande is het in dat geval echter niet aannemelijk dat al deze bewegingen ook langs de woning van de indiener plaatsvinden.	
002	<u>Akoestisch onderzoek</u> <i>Op grond van het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan en het daaraan ten grondslag gelegde akoestisch onderzoek wegens onder meer wegverkeerslawaaï, waarin op geen enkele wijze aandacht is besteed aan de mogelijke gevolgen van de (cumulatieve) geluidsbelasting wegens wegverkeerslawaaï van de ontsluiting van het plangebied van deze ruimtelijke ontwikkeling over de Oudelandsedijk, meer in het bijzonder ter hoogte van c.q. op het perceel van cliënt op nummer 2A, op de aanvaardbaarheid daarvan op diens woon- en leefklimaat vanuit het oogpunt van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening, cliënt zich op het standpunt dat eenvoudigweg onvoldoende onderzoek is gedaan naar de te verwachten (gecumuleerde) geluidsbelasting wegens wegverkeerslawaaï.</i>	Op basis van de beantwoording onder 001 heeft het ontwerpbestemmingsplan <i>worst case</i> naar verwachting circa 50 extra verkeersbewegingen langs de woning van de indiener tot gevolg. Een akoestisch onderzoek naar de gevolgen die dit heeft voor de geluidbelasting van de woning van de indiener is niet nodig geacht. Mede naar aanleiding van de door de indiener genoemde verkeersintensiteiten op de Oudelandsedijk (4.720 tot 6.000 bewegingen per etmaal) en de daarmee samenhangende, genoemde geluidbelasting (60 dB) wordt het volgende opgemerkt: - Voor de Oudelandsedijk zijn door de gemeente eind 2020 verkeerstellingen uitgevoerd en op basis daarvan zijn de verwachte verkeersintensiteiten voor 2031 bepaald (rekening houdend met de 'coronafactor' in 2020, de autonome verkeersgroei en alle bekende (woning)bouwprojecten in Oude-Tonge voor de komende 10 jaar). Dit resulteert voor de Oudelandsedijk in een verkeersintensiteit van maximaal 4.100 bewegingen per etmaal in 2031. Dit is aanzienlijk minder dan de door de indiener genoemde verkeersintensiteiten, maar betekent wel dat het <i>worst case</i> extra verkeer als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan 1 á 2% van de totale door de indiener genoemde minimale verkeersintensiteit op de Oudelandsedijk betreft. Daarmee kan het verkeer van en naar het plangebied ter plaatse van de woning van de	Nee

		indiener al als 'opgenomen in het heersende verkeersbeeld' worden beschouwd. - Het <i>worst case</i> extra verkeer als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan heeft, mede vanwege de genoemde verkeersintensiteit van 4.100 bewegingen per etmaal in 2031 op de Oudelandsedijk, geen hoorbare c.q. significante toename (1,5 dB of meer) van de door de indiener genoemde geluidbelasting op zijn woning tot gevolg. Gelet op het voorgaande is de geluidbelasting van de woning van de indiener niet geheel dan wel deels toe te rekenen aan (extra) verkeer als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan, omdat een significante bijdrage aan deze geluidbelasting op voorhand is uit te sluiten.	
003	<u>Verkeer</u> <i>De indiener wijst erop dat er nu al sprake is van een overbelasting vanuit verkeerskundig opzicht, in het bijzonder waar het betreft de het deel van de noordelijke ontsluitingsroute van het plangebied over de Oostdijk en Oudelandsedijk. In de uitspraak van 17 september 2008 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS, 17-09-2008, 200707669/1, ECLI:NL:RVS:2008:BF1001) is (in r.o. 2.3.5, red.) onder meer overwogen dat het college (van gedeputeerde staten, red.) zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Oudelandsedijk 6.000 motorvoertuigen per etmaal veilig kan verwerken.</i> <i>De indiener is van mening dat in de periode van 2011 tot nu, door alle tussentijds nog toegestane en in procedure zijnde ruimtelijke ontwikkelingen die ook (grotendeels) via de Oostdijk/Oudelandsedijk worden</i>	Rekening houdend met de in de beantwoording onder 002 genoemde circa 50 extra verkeersbewegingen die als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan <i>worst case</i> langs de woning van de indiener plaatsvinden, bedraagt het aandeel in de genoemde aanvaardbare verkeersintensiteit op de Oudelandsedijk (6.000 bewegingen per etmaal) minder dan 1%. Gezien dit relatief zeer beperkte aandeel valt niet te verwachten dat specifiek het verkeer van en naar het plangebied relevante, negatieve gevolgen voor de verkeerssituatie-, afwikkeling en veiligheid op de Oudelandsedijk heeft. Daar komt nog bij dat voor 2031 op de Oudelandsedijk een aanzienlijk lagere verkeersintensiteit van 4.100 bewegingen per etmaal is bepaald. Ook is het nog zo dat het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het 'wegbestemmen' van zowel het reguliere als agrarische bedrijf in het plangebied, wat ertoe leidt dat nagenoeg geen bewegingen van zwaar (landbouw)verkeer van en naar het plangebied meer plaatsvinden. De afname van zwaar (landbouw)verkeer die dit op de Oudelandsedijk naar verwachting tot gevolg heeft, kan vanuit verkeerskundig oogpunt als een (qua omvang beperkt) positief effect worden beschouwd. Per saldo worden negatieve verkeerskundige gevolgen daarom in het geheel niet aan de orde geacht.	Nee

	afgewikkeld, de cruciale, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt nog aanvaardbaar geachte maximale verkeersintensiteit van 6.000 motorvoertuigen al is overschreden. Voor de op grond van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan gegenereerde verkeersintensiteit van circa 100 motorvoertuigen per etmaal kan allerminst worden uitgesloten dat de maximaal toe te stane verkeersintensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal zonder meer wordt overschreden.		
004	<u>Geluid, luchtkwaliteit en m.e.r.</u> Als gevolg van de afgewikkelde verkeersstromen via de Oostdijk/Oudelandsdijk is sprake van een significante overschrijding van de aanvaardbare geluidsnormen als gevolg van wegverkeerslawaai, en van de toepasselijke normen voor luchtkwaliteit. Met betrekking tot de luchtkwaliteit heeft volgens de indiener nog in het geheel geen deugdelijk onderzoek plaatsgevonden. Voor wat betreft het geluid is eveneens sprake van een onaanvaardbare situatie. Reeds sinds 2011 is op de Oudelandsdijk sprake van een vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onaanvaardbaar woon- en leefklimaat op het perceel van de indiener als gevolg van (gecumuleerde) geluidsbelasting wegens wegverkeerslawaai afkomstig van de Oudelandsdijk, nu de door het ISGO in 2013 bij een (veronderstelde) verkeersbelasting van 4.720	<u>Geluid</u> Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002. <u>Luchtkwaliteit</u> In paragraaf 4.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zijn de gevolgen qua luchtkwaliteit wel degelijk beoordeeld. Daarbij is allereerst vastgesteld dat de ontwikkeling die het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Aanvullend is in deze paragraaf ook ingegaan op de heersende luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied en is geconstateerd dat hier ruimschoots aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) wordt voldaan. In aanvulling hierop wordt volledigheidshalve kort ingegaan op de heersende luchtkwaliteit ter plaatse van de woning van de indiener. Via de dichtst bij de woning gelegen rekenpunten op de kaart van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is bepaald dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) in 2020 respectievelijk circa 16,0, 16,8 en 9,8 µg/m³	Nee

	<i>motorvoertuigen op de Oudelandsedijk in 2017 berekende geluidsbelasting van 60 dB ter plaatse van de woning van cliënt, al meer dan ruim is overschreden. De maximaal toegestane geluidsbelasting van 53dB is daarmee ook evident overschreden.</i> <i>Sinds 2011 zijn de verkeersintensiteiten op de Oudelandsedijk alleen maar verder toegenomen, als gevolg van de sindsdien toegestane en uitgevoerde ruimtelijke ontwikkelingen die eveneens worden afgewikkeld over de Oudelandsedijk naar de regionale verkeersinfrastructuur, en waardoor dus ook de al onaanvaardbare (gecumuleerde) geluidsbelasting wegens wegverkeerslawaaï afkomstig van de Oudelandsedijk almaar verder is toegenomen.</i> <i>Daarnaast is volgens de indiener ten onrechte niet voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan een expliciet besluit genomen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport behoort te worden gemaakt (m.e.r.-beoordelingsbesluit).</i>	bedroegen. Voor stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijnstof zijn voor het jaargemiddelde respectievelijk de volgende grenswaarden van toepassing: 40, 40 en 25 µg/m³. Aan deze grenswaarden wordt ook ter plaatse van de woning van de indiener ruimschoots voldaan en het ontwerpbestemmingsplan heeft vanwege de kwalificatie als NIBM geen relevante cumulatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit bij de woning. <u>M.e.r. (milieueffectrapportage)</u> In paragraaf 4.1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is onderbouwd dat de ontwikkeling die het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt geen stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. betreft en dat daarom geen m.e.r.-beoordelingsbesluit nodig is. Het voorgaande kan nader onderbouwd worden met een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 januari 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:100). In deze zaak ging het (onder andere) over de vraag of de ontwikkeling van 12 vrijstaande woningen kon worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject waarvoor een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling nodig was. Hierover is in de betreffende uitspraak het volgende overwogen: <i>Naar het oordeel van de Afdeling kan de ontwikkeling van de twaalf vrijstaande woningen die in het plan is voorzien, gelet op de omvang ervan, niet worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in kolom 1 van categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Daarbij is ook van belang dat het ruimtebeslag van de voorziene bebouwing beperkt is. Nu de voorziene ontwikkeling geen stedelijk ontwikkelingsproject vormt, behoefde er geen m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.</i> Gelet op de voorgaande uitspraak kan nader worden onderbouwd dat de ontwikkeling die het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt geen stedelijk ontwikkelingsproject is waarvoor een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling nodig is. Als dit voor 12 vrijstaande woningen en het bijbehorende ruimtebeslag al niet	
--	---	---	--

		aan de orde is, dan kan dit zeker ook voor de 8 extra (vrijstaande) woningen die het ontwerpbestemmingsplan in het plangebied mogelijk maakt gesteld worden.	
005	<u>Conclusie</u> <i>Gezien het vorenstaande stelt de indiener zich dan ook (vooralsnog) op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan op genoemde onderdelen in strijd behoort te worden geacht met een goede ruimtelijke ordening.</i>	Onder verwijzing naar de voorgaande beantwoordingen wordt het ontwerpbestemmingsplan wel degelijk in overeenstemming geacht met een goede ruimtelijke ordening.	Nee

2 Ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan

Onderdeel	Subonderdeel	Wijziging
Toelichting	Subparagraaf 4.7.2 en bijlage V	Aan deze paragraaf (Gebieds- en soortenbescherming) is een beschrijving van de uitbreidende quickscan inzake soortenbescherming toegevoegd. Deze uitbreidende quickscan is tevens als bijlage V aan de toelichting toegevoegd. Reden voor deze wijziging is dat na uitvoering van de eerdere onderzoeken inzake soortenbescherming duidelijk werd dat de voorgenomen ontwikkeling een groter plangebied zou gaan omvatten. De toegevoegde delen betroffen het agrarische bedrijfsterrein achter de woning Heerendijk 23 ten zuiden en een smalle strook ten noorden van het plangebied. De uitbreidende quickscan voorziet in een beoordeling inzake soortenbescherming voor deze later toegevoegde delen.
Toelichting	Subparagraaf 4.9.2 en bijlage VII	Aan deze paragraaf (Bodemkwaliteit) is een beschrijving van het verkennend bodemonderzoek voor de later toegevoegde delen van het plangebied toegevoegd (zie ook voorgaande wijziging). Dit verkennend bodemonderzoek is tevens als bijlage VII aan de toelichting toegevoegd. Reden voor deze wijziging is dat na uitvoering van de eerdere bodemonderzoeken duidelijk werd dat de voorgenomen ontwikkeling een groter plangebied zou gaan omvatten. Het verkennend bodemonderzoek voorziet in een beoordeling inzake de bodemkwaliteit van deze later toegevoegde delen.
Toelichting	Paragraaf 6.2 en Bijlage VIII	In deze paragraaf (Maatschappelijke uitvoerbaarheid) zijn de beschrijvingen van de ontwerp- en vaststellingsfase aangepast en aangevuld, naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en deze Nota van zienswijzen en wijzigingen. De Nota van zienswijzen en wijzigingen is tevens als bijlage VIII aan de toelichting toegevoegd.