



Griffie GMS

29 FEB. 2024

AANTEKENEN

Gemeenteraad Hardinxveld-Giessendam  
Postbus 175  
3370 AD HARDINXVELD-GIESSENDAM

**Dossiernummer:**

**Telefoon:**

**Datum:** 28 februari 2024

**Behandeld door:**

**E-mail:**

**Fax:**

mw. mr. ,  
aanwezig: maandag, dinsdag,  
woensdag en donderdag

vermeld ons dossiernummer in  
de onderwerpregel

**Betreft: Gronden zienswijze  
mingsplan Rivierdijk 746-747 Hardinxveld-Giessendam**

**ke ontwerpbestem-**

Geachte dames en heren,

Namens , wonende en , wonende aan te Hardinxveld-Giessendam, worden hierbij de gronden van de zienswijze aangebracht ten aanzien van het ontwerpplan Rivierdijk 746-747, waarbij bovenaan de dijk een appartementencomplex van 15.5 meter hoog zou moeten worden gebouwd met daarnaast, direct naast de gevel van de laag gelegen dijkwoning , vanaf de Rivierweg, een scherp dalende verharde rijbaan zou moeten worden gebouwd tot onderaan de achterzijde van de dijk voor gemotoriseerd verkeer.

Alvorens de gronden van de zienswijze tegen deze plan- c.q. bouwontwikkeling in te brengen, wil ik hierbij eerst de ruimtelijke en feitelijke situatie geven van de bestaande bebouwing op en aan de Rivierdijk.

*Feitelijk/ruimtelijke situatie/bijzondere gebiedsidentiteit dijkhuisjes aan de Rivierdijk*

Aan de Rivierdijk staan enerzijds dijkhuisjes die wat dichter tegen de dijk zijn gebouwd en op een hoger maaiveld, hoger dan helemaal aan voet van de dijk. Deze dijkhuisjes staan zichtbaar aan de Rivierdijk met één bouwlaag met daarbovenop een dak. Met afdaling van dijk naar achteren toe verschijnt dan nog een één bouwlaag, souterrain, welke aansluit op een lager maaiveld, meer richting de voet van de dijk.

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

**Amsterdam** De Entree 203 t/m 225  
Postadres  
Postbus 23000  
1100 DM Amsterdam

T 020 6 517 517  
F 020 6 914 737  
www.das.nl

IBAN NL07 ABNA 0243 1333 59 (premie)  
IBAN NL46 ABNA 0243 1604 96 (overig)  
BIC ABNANL2A

KvK 33110754

Daarnaast liggen er dijkhuisjes tot op wel 10 meter afstand en helemaal aan de voet van de dijk. De huizen komen kwa zichtbaarheid veelal alleen met de dakconstructie net boven de hoog gelegen Rivierdijk uit. De dijk zelf ligt daar helemaal vrij en onbebouwd. Het hoogteverschil in maaiveld tussen de Rivierdijk (de weg) en het maaiveld van de laag gelegen dijkhuisjes ligt ongeveer tussen de 7 en 8 meter. (**Prod.1 en 2**).

Planologisch wordt voor al deze dijkhuisjes een zelfde goothoogte van 6 meter gegeven met een nokhoogte van 10 meter, maar deze nokhoogte wordt bij deze veelal oudere dijkhuisjes niet gehaald.

De Rivierdijk begint ter hoogte van huisnr.722 in een bocht te lopen.

Tot en met nr. 722 liggen de dijkhuisjes dicht tegen de dijk en zijn aangesloten met een verharding vanaf de weg tot aan de voorgevels.

Vanaf nr.723 liggen de dijkhuisje echter veel verder naar achteren en ligt de binnendijk vrij.

Zo ook de woning . Deze ligt gemiddeld op ongeveer 10 meter van de veel hoger gelegen Rivierdijk: vanaf de weg gaat een trapje omlaag over de dijkhelling, gevolgd door een horizontaal bruggetje dat tot de voordeur voorkomt, dus de 2<sup>e</sup> verdieping. De dijkwoningen liggen vanaf hier allemaal bijna *onderaan* de dijk, dus laag en zijn vanaf de Rivierdijk alleen kwa dakconstructie met soms een stukje 2<sup>e</sup> bouwlaag zichtbaar.

Verder loopt naast de woning over de dijkhelling een openbaar pad, althans een trap, helemaal naar beneden, tot bijna aan de voet van de dijk, gevolgd door een pad, waarmee de daarachter gelegen woningen, gelegen in de kom van deze dijk, te voet bereikbaar zijn. Op de foto's is duidelijk te zien dat het achterliggende bijgebouw nòg weer lager ligt dat de woning op nr.

#### *Gronden van de zienswijze*

##### *Onaanvaardbare ruimtelijke ontwikkeling kwa maaiveldhoogte, bouwmassa, en bouwhoogte*

Met opgemelde feitelijke situatie van de bestaande dijkhuisjes ter plaatse, is het dus thans heel duidelijk dat met deze nieuwe planontwikkeling c.q. het voorgenomen bouwplan, men voornemens is om tussen 2 laag gelegen dijkhuisjes, gelegen bijna aan de voet van de dijk, kennelijk bóvenop de dijk op maaiveldhoogte van de Rivierdijk een appartementencomplex te willen bouwen.

Dus tussen 2 dijkhuisjes, die al dicht bij de voet van de dijk staan, met een zeer laag gelegen maaiveld, geschat op ongeveer -7,5 meter, zou men dan, met het storten van tonnen grond, een soort hoog gelegen eiland willen bouwen, met daarbovenop in de bocht het grote 15,5 meter hoge wooncomplex, dat bovendien een nagenoeg geheel verharde oppervlakte heeft.

Ik ga er bij de beoordeling van de diverse bouwhoogten voor het gemak van uit dat de kop van de dijk, dus de rijbaan van de Rivierdijk, het 0-punt moet zijn, waaraan gerefereerd kan worden.

Op het grootste deel van dit opgehoogde eiland zou dan een 15.5 meter hoog appartementencomplex moeten worden gebouwd: een enorme reus tussen de aanliggende kleinduimpjes/dijkhuisjes. Het pand wordt zeker 20 meter breed en 10 meter diep. Aan de Rivierdijk op maaiveldhoogte dus van de weg, zou het appartement in bijna 3 volle bouwlagen afgewerkt met kap zeker 11 meter hoog zijn. Om preciezer te zijn: ter hoogte van de

voorkeur van het nieuwe pand zal dit complex ongeveer 1 meter lager liggen dan de kop van de dijk, dus het maaiveld van de weg.

Aflopend vanaf de Rivierdijk naar de achterzijde wordt het gebouw steeds hoger.

In de toelichting wordt een peilhoogte aangegeven van - 2.72 m. NAP voor een souterrain (dus totaal 4 bouwlagen met dak), maar dit kan nooit kloppen, althans dat is nog niet de voet van het gebouw, noch de voet van de dijkhelling. De voet van het dijkhuisje van

ligt minimaal op - 6 m. ten opzichte van de kop van de dijk (2 bouwlagen).

Als het bouwwerk boven de dijk ongeveer 10 meter zal uitsteken, (dat wil zeggen dak met 3 bouwlagen appartementen) dan zou achter de dijk het gebouw op - 5,5 meter moeten staan, om aan deze nokhoogte van 15,5 meter te komen. Maar het maaiveld van - 5,5 meter achter de dijk ligt dus veel hoger dan de omliggende maaivelden: die liggen tussen de -7 en -8 meter.

Dus om op hoogte - 5,5 meter te kunnen gaan bouwen, zou de bouwlocatie eerst nog zeker enkele meters moeten worden opgehoogd en daarmee beduidend hoger liggen dan de aansluitende maaivelden van de dijkhuisjes..

Dat blijkt ook uit de tekening van de gevelaanzichten afbeelding 5 in de toelichting : er wordt aan de achterzijde van het nieuwe pand voor de auto's een helling en voor de bewoners vanaf het echte maaiveld achter de dijk een behoorlijk trap ingetekend om überhaupt het souterrain te kunnen bereiken (**Prod.3**). Een souterrain op de 2<sup>e</sup> verdieping? Enigszins in tegenspraak met het begrip 'souterrain'?

Dat betekent dus dat ten opzichte van het naastgelegen dijkhuisjes en maaivelden in de kom (onderkant) van de dijk, het totale hoogteverschil veel hoger zal zijn dan de voorgewende 15,5 meter! Dit hoogteverschil zal zeker kunnen oplopen tot minstens 18 meter.

Deze enorme bouwmassa met gedraaide ligging in een bocht, gerealiseerd op een kunstmatig en vooral veel hoger gecreëerd eiland tussen de meters lager gelegen maaiveldhoogten van de laag gelegen dijkhuisjes, is volkomen in strijd met de bestaande ruimtelijke structuur ter plaatse en in strijd met een zorgvuldige, aanvaardbare planologie.

Het is ruimtelijk onaanvaardbaar om tussen en naast 2 laag gelegen dijkhuisje, tonnen aarde en ophoging te gaan aanbrengen om op een soort eiland te creëren, om nagenoeg aansluitend op maaiveldhoogte van de Rivierdijk, een groot pand te willen gaan plaatsen. De dijkhuisjes komen nauwelijks met het dak boven het maaiveld van de Rivierdijk uit, terwijl het naastgelegen nieuwbouwpand zeker 10 meter in bouwmassa bóven boven de kop van de dijk zou uitstijgen, nog daargelaten de totale hoogte van deze bouwmassa aan de achterzijde.

Anders dan de toelichting van het ontwerpplan dus suggereert is deze nieuwe reus van 18 meter tussen de bestaande dijkhuisje dus volstrekt in strijd met de bestaande gebiedsidentiteit en tast vèrgaand de woonbeleving en bestaande omgevingskwaliteit aan van de bestaande omliggende dijkhuisjes.

De verschillen in maaiveld, bouwmassa en bouwhoogte zijn onaanvaardbaar groot.

Noch daargelaten de milieukundige gevolgen, zullen zeker de dijkhuisjes van *de rivier* en *de dijk* hiermee onevenredig zwaar in haar woon- en leefomgeving worden getroffen.

*Ontbreken concrete Parkeernormen ontbreken / parkeernormen niet verifieerbaar / parkeernormen niet in gemeentelijk Beleidsregels / parkeernormen niet in bestemmingsplan vastgelegd*

Anders dan de wet voorschrijft zijn de parkeernormen die binnen de gemeente kennelijk 'gelden' niet in een Paraplu-bestemmingsplan ondergebracht.

Evenmin zijn de geldende parkeernormen concreet in beleid neergelegd en dus kenbaar. In de Beleidsnota parkeren van de gemeente wordt alleen verwezen naar een Crow publicatie 381. In die zin is het ontwerpbestemmingsplan dus reeds gebrekkig tot stand gekomen.

Voorts bevat de Crow-publicatie in beginsel alleen richtlijnen.

Deze Crow-parkeernormen zijn bovendien niet direct te achterhalen tenzij men als burger het handboek gaat kopen of digitaal ergens lid van wordt.

De concrete parkeernormen die gelden, dienen kenbaar en toetsbaar in het parkeerbeleid te worden opgenomen. Maar deze ontbreken volledig!

Dat de gemeente deze parkeernormen heeft gebaseerd op de Crow-richtlijnen is minder relevant.

De gemeente voldoet niet aan de wettelijke voorschriften om geldende parkeernormen herkenbaar in besluiten c.q. beleid/bestemmingsplannen onder te brengen.

De toelichting op planregels van het ontwerpplan bieden geen concrete inzage in de getoetste parkeernormen en is daarmee niet, dan wel onvoldoende gemotiveerd.

Inhoudelijk kan wel nog nader achterhaald worden of dit 'berekende' aantal van 8 parkeerplaatsen correct zou kunnen zijn.

Immers, andere gemeenten in Nederland, waaronder de gemeente Heerenveen, hebben wel concreet deze Crownormen publicatie 381 opgenomen in hun beleid. In het beleid van de gemeente Heerenveen, worden de volgende parkeernormen voor het gebied 'rest bebouwde kom', de derde kolom worden achterhaald:

Koop, hoog segment > €350.000,-	1,6	1,7	2,0	2,2
Koop, midden segment €225.000,- – €350.000,-	1,3	1,5	1,7	1,9
Koop, laag segment < €225.000,-	1,1	1,2	1,4	

Volgens de Crownorm worden in de duurste koopsegment van woningen van meer dan € 350.000,- maximaal 2 parkeerplaatsen toegekend.

Hierin wordt niet het segment appartement genoemd.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam meent, terecht, dat voor appartementen wel een aparte parkeernorm zou moeten gelden. De gemeente kiest als toetsingscriterium 'verschillende oppervlakten'. Omissie is ook hier weer dat hieraan vervolgens geen parkeernormen worden gekoppeld of benoemd!

Ervaring leert dat er echter wél een verschil in berekening en parkeernorm geldt tussen een dure, vrijstaande koopwoning en een duur appartement, dat wil zeggen, voor appartementen geldt standaard een lagere parkeernorm dan voor een dure vrijstaande woning.

Hoe dan ook, we mogen er dus ook gevoeglijk vanuit gaan dat voor deze 3 nieuwe appartementen nooit een hogere parkeernorm zou kunnen gelden dan 2.

Reëel gezien ligt deze in het Nederlandse parkeerbeleid lager, op maximaal 1,5 parkeerplaats per appartement.

De stelling in de toelichting dat er gerekend moeten worden met de norm van 2,5 parkeerplaats per appartement is dus niet juist en niet gemotiveerd.

Daarnaast is het zo dat aan de bestaande woningen ook reeds parkeerplaatsen waren gekoppeld. Weliswaar in openbaar gebied, maar dat geldt voor alle dijkwoningen, nu er achter de dijk bij de dijkhuisjes helemaal niet geparkeerd wordt of kan en mag worden.

Aan de dijk is veel parkeerruimte speciaal bedoeld en gebruikt door de bewoners van de dijkhuisjes. Dus voor de 2 dijkhuisjes die gesloopt gaan worden, zouden in alle bescheidenheid reeds bestaande 2 parkeerplaatsen in aftrek kunnen worden genomen.

Dat betekent dat voor deze 3 nieuwbouwappartementen maximaal 6 parkeerplaatsen (waarschijnlijk echter maximaal 4,5) behoeven te worden gerekend, waarvan er maar 4 c.q. 2,5 op eigen terrein gerealiseerd hoeven te worden.

Het ontwerpplan dat uitgaat van 8 benodigde parkeerplaatsen, voldoet wat betreft de parkeerparagraaf niet aan de wettelijk eisen is ondeugdelijk en onzorgvuldig tot stand gekomen en is niet gemotiveerd en onnavolgbaar.

*Voorgenomen nieuwe ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer onrechtmatig, in strijd met de bestaande ruimtelijke ordening, de Wegenverkeerswet en niet noodzakelijk/ontbreken geluidsrapport*

Volgens de toelichting is men kennelijk voornemens op de plek van de bestaande hellingtrap en voetpad op de dijkhelling, dus direct naast en tegen de woning , tot helemaal beneden, een zogenoemde 'stoep' te willen aanleggen waar dan auto's naar beneden kunnen rijden (en vice versa) om vervolgens helemaal beneden/achterin te kunnen parkeren. En kennelijk kunnen auto's dan ook nog via een helling aan achterzijde van het nieuwe pand weer omhoog rijden om de parkeergarage van het nieuwbouwpand in te kunnen rijden.

Allereerst moet worden opgemerkt dat op het terrein van de nieuwbouw zoals bekend slechts 4 c.q. 2,5 parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd. Gelet op de inrichtingstekening in de toelichting kunnen er zelfs 5 parkeerplaatsen aan de voorzijde worden gerealiseerd, dus meer dan voldoende.

De voorgestelde realisering van een 'stoep' op de plek van de hellingtrap, is daarmee volstrekt overbodig en zeker niet noodzakelijk. Laat staan dat hier nut en noodzaak van parkeergarage in het souterrain aan de orde zou zijn.

Voorts wat betreft de aanduiding 'stoep': bedoeld wordt de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer: hier mag wel van een ernstige vorm van eufemisme worden gesproken.

De werkelijke aanleg van een dergelijk ontsluitingsweg achter de dijk zou bovendien een monsterbouwwerk zijn: op de plek van de veel smallere hellingtrap en het pad achter de dijk, zou met ophoging van tonnen zand, de dijkhelling meters worden verhoogd met daarbovenop een veel bredere, verharde weg, om zo een minder steile 'hellingweg' naar beneden te creëren voor autoverkeer.

Aan het eind van deze nieuwe weg zouden dan ook nog 2 parkeerplekken worden gerealiseerd.

Allereerst zou dit dus betekenen dat tegen het woonperceel , helemaal langs de perceelsgrens van vóór naar achteren een soort 'hoge autoschans' zou worden gebouwd, te vergelijken met een skischans, maar dan voor auto's.

Auto's zouden dan op enkele meters hoogte en enkele centimeters afstand van de perceelsgrens over deze nieuwe weg rijden. Vanaf het woonperceel zou men, behalve tegen de opgehoogde schans voor de weg, vooral tegen de wielen en de onderkant van de auto's aankijken en deze zelfs op, bijvoorbeeld, ooghoogte kunnen aanraken!.

Een dergelijke bouwconstructie bouwen tegen een naburig woonperceel levert zonder meer in civielrechtelijke zin en ook in bestuursrechtelijke zin, onrechtmatige hinder op. Er wordt hiermee onrechtmatig schade toebracht aan het naburige woonperceel, nog afgezien van de stank en het geluid dat op het aanliggende woonperceel wordt veroorzaakt.

Wat betreft de (geluids)overlast en belasting die deze auto's in de woning en in voor- en achtertuin van het woonperceel en aanliggende woonpercelen zouden veroorzaken, ontbreekt ieder deskundig onderzoek in dit ontwerpplan: niets over geluid, stank en luchtvervuiling.

Voorts zou de aanleg van een dergelijke nieuwe ontsluitingsweg ten behoeve van het appartementencomplex, in de plaats van dit oude voetpad, betekenen dat men een oude openbare weg voor langzaam verkeer, ten behoeve van de aan- en achterliggende dijkhuisjes, aan de openbaarheid zou onttrekken. Dit geldt te meer nu aan het eind van deze weg en midden op de weg 2 parkeerplaatsen zouden worden gerealiseerd. Op een openbare weg kun je niet op de rijbaan of voetpad ineens 2 parkeerplaatsen maken en daarmee ook nog de doorgang hinderen. In dit ontwerpplan verdwijnt dus de bestaande oude openbare trap/pad en deze weg wordt gewoon als particuliere ontsluitingsweg bij het appartementencomplex gevoegd. Hoe kunnen de dijkbewoners ter plaatse dan hun dijkhuisjes nog bereiken?

Voor zover tevens de primaire regel geldt dat op eigen terrein in de parkeerbehoefte moet worden voorzien, betekent dit ook dat auto's dus *rechtstreeks op* dit terrein en *via dit terrein* moeten kunnen parkeren. Dus niet dat men elders een openbare weg die buiten de betreffende locatie/terrein ligt, even kan ombouwen en betrekken als nieuwe ontsluitingsweg exclusief voor het nieuwbouwcomplex. De bestaande verkeersbestemming voor het pad dient dan ook buiten de verbeelding/plankaart te worden gelaten van het nieuwbouwcomplex.

Kort gezegd: de nieuwe planologische verkeersbestemming met de voorgestelde visie voor de aanleg van een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer is niet gemotiveerd, is in strijd met het beginsel van *detournement de pouvoir*, de vereiste zorgvuldigheid, is in strijd met de Wegverkeerswet en zal moeten worden gekwalificeerd al onrechtmatig handelen.

#### *Voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in strijd met Provinciaal beleid*

In de toelichting wordt verder gesteld dat een en ander zou passen in het provinciale beleid en aan de aldaar gestelde eisen aan een goede ruimtelijke kwaliteit. Maar gelet op de enorme bouwmassa en bouwhoogte die volkomen afwijkt van de bestaande bouwmassa's en ruimtelijke inbedding van de bestaande dijkhuisjes achter de dijk, is de aard en schaal van deze voorgenomen ontwikkeling zó afwijkend van de bestaande gebiedsidentiteit dat de ruimtelijke impact hiervan ernstig is: ernstig nadelig voor de bestaande gebiedskwaliteiten. Dat geldt, voor alle omliggende dijkhuisjes.

Er is géén sprake van inpassing in de bestaande identiteit.

Voor zover in de toelichting geoordeeld wordt dat hier wel sprake van zou zijn, omdat de 2 bestaande, maar willens en wetens verwaarloosde dijkhuisjes op deze locatie zullen worden gesloopt, zodat op deze wijze het woon- en leefklimaat zou verbeteren, wordt hier het criterium 'woon- en leefklimaat' evident onjuist toegepast. Door de sloop zal het woon- en leefklimaat wel verbeteren: de huisjes hadden allang opgeknapt moeten en kunnen worden.

Maar het criterium van een beter woon- en leefklimaat moet in referentie aan de nieuwbouw en de bestaande omgeving worden getoetst. En zoals in bovenvermelde uiteenzetting van gronden reeds verwoord, wordt dit woon- en leefklimaat met deze hoge (18 meter) brede (20 meter) bouwmassa en ontsluitingsweg op een hellingbaan, in zeer ernstige mate aangetast. Het hoogteverschil tussen de nieuwbouw en het naastgelegen dijkshuisje bedraagt makkelijk ruim 10 meter, nog afgezien van het grote verschil in de totale bouwmassa: hoezo kleinschalige ontwikkeling?

Er is hier ook geen sprake van een 'zwaartepunt' in een stedelijke structuur, zodat deze voorgenomen hoge appartementenwand van 18 meter tussen de dijkhuisjes pijnlijk zichtbaar aanwezig zou zijn.

Het enkele gegeven dat deze nieuwe bouwmassa in de rooilijn van de bocht wordt geplaatst, maakt evenmin dat een dergelijke bouwmassa en hoogte als kleinschalig wordt ervaren: in tegendeel: deze bouwmassa betekent de oprichting van een hoge en brede muur die vooral een onevenredige versterking en verdichting geeft in de buurt en die vooral het open zicht op dit rivierlandschap sterk verstoort en daarnaast veel zon ontnemt en veel schaduw geeft.

Onderhavige ruimtelijke ontwikkeling is derhalve in strijd met alle vereisten die de Omgevingsverordening en de Omgevingsvisie (nagenoeg gelijk) stellen aan een goede ruimtelijke ontwikkeling, zoals neergelegd in art.6.9 onder a der Verordening.

*Waterparagraaf onvoldoende/onjuist: geen onderzoek naar waterstand/wateroverlast gevolgen ophoging dijk en plaatsing omvangrijke zware bouwmassa op dijk: onjuiste aanduiding 'afname' verharding*

De waterparagraaf is gebrekkig en ook de risicoanalyses ontbreken wat betreft het vereiste onderzoek naar alle gevolgen van deze voorgenomen ophoging van de dijk en plaatsing, middels heipalen (!) van een zware, omvangrijke bouwmassa op en tegen de dijk. Er ontstaan grote verschillen in maaiveldhoogten.

De gevolgen voor de waterhuishouding die dit met zich mee zal kunnen brengen, hadden nader onderzocht moeten worden: de gronden achter en aan de dijk kunnen vergeleken worden met een badkuip, waar de wateroverlast nu reeds een ernstig probleem oplevert.

Dus wat gebeurt er met het waterpeil in de kom onder aan de dijkhelling en dus op de nabijgelegen woonpercelen, door deze zware bebouwing alsook de ophoging van het bestaande maaiveld?

In de watertoets wordt voorts ten onrechte gesteld dat men zou hebben 'uitgerekend' dat er kwa nieuwe verharding van totale terrein zelfs sprake zou zijn van een afname van 1 m<sup>2</sup> verharding. Deze berekening is niet verifieerbaar en aangenomen mag worden dat dit hoe dan ook onjuist is: in de bestaande situatie is slechts sprake van 2 kleine dijkhuisjes (zie Prod.4) met rondom en tegen de dijk slechts gedeeltelijke verharding. In plaats hiervan komt, op een verhoogde oppervlakte een minstens 200 m<sup>2</sup> groot hoofdgebouw met omliggende verharding voor parkeerplaatsen en ontsluitingsweg en verharde entree aan voor en achterzijde (helling en 2 trappen) Hoezo afname van de verharding? Ook hier worden in de toelichting willens en wetens onjuiste en niet gemotiveerde cijfers gegeven.

*Nieuwe functie planologische bestemming Vrijwaringszone – dijk 1: ondergraaft functie/veiligheid dijk / nieuwbouw onzorgvuldig getoetst aan behoud dijkfunctie*

In aansluiting op en als nadere onderbouwing van de gebrekkige waterparagraaf moet worden vastgesteld dat in het ontwerpplan de zo belangrijke bestemming en het planvoorschrift 'Vrijwaringszone dijk 1' is gewijzigd: er heeft geen toetsing heeft plaatsgehad, zoals het vigerende bestemmingsplan voor de dijk dit voorschrijft.

In het vigerende bestemmingsplan geldt een zeer belangrijke planregel/functie die voor de bescherming van hele dijk geldt deze vrijwaringszone.

Hierin is onder meer de volgende regeling opgenomen:

**“57.6 Vrijwaringszone - dijk 1**

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding **Vrijwaringszone - dijk 1** zijn de gronden, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens aangeduid voor de bescherming, onderhoud en instandhouding van de primaire waterkering.

**57.6.1 Bouwregels**

In afwijking van het bepaalde in de bouwregels bij de andere bestemmingen (3 tot en met 38) geldt dat ter plaatse van de aanduiding **'Vrijwaringszone - dijk 1'** niet mag worden gebouwd, tenzij het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, mits er:

- a. geen wijziging plaatsvindt van een kelder, fundering of vloerpeil, uitgezonderd aanvullingen van kruipruimte(s) en vervanging van (houten) vloeren door plaatvloeren;
- b. geen volume-uitbreiding plaatsvindt anders dan een eventuele dakkapel;
- c. geen grondroering plaatsvindt. “

Dit algemene geldende, maar zeer belangrijke planvoorschrift kan in een nieuw bestemmingsplan niet maar even weggelaten worden of zodanig gewijzigd dat de nieuwbouw niet meer stringent getoetst zou hoeven worden aan deze vereisten: geen volume-uitbreiding: geen grondroering, geen ondergrondse wijzigingen, ergo: geen maaiveldverhoging.

Deze bestemming/functie Vrijwaringszone-dijk 1 is in het nieuwe ontwerpplan gewijzigd in een nietszeggende letter:

**“vrijwaringszone - dijk – 1**

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – dijk – 1' zijn de gronden, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens aangeduid voor de bescherming, onderhoud en instandhouding van de primaire waterkering;

- a. Ter plaatse van gronden met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – dijk – 1' mag niet worden gebouwd;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het gestelde onder b, met inachtneming van de volgende regels:



1. De bij de betrokken bestemming behorende bouwregels worden in acht genomen;
2. Het belang van de waterkering wordt niet onevenredig geschaad en vooraf wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende waterbeheerder.”

Voor zover een afwijkend bouwen en gebruik met onderhavig ontwerpplan mogelijk wordt gemaakt, betekent dit niet dat ineens de dijkfunctie en het maximale behoud van de stabiliteit en functie en veiligheid van deze dijk op de tocht zou mogen staan: de beoogde planologie van de ‘vrijwaringszone dijk-1’ geldt nog steeds onverkort ter plaatse van de dijk en dus had dit voorschrift onveranderd moeten blijven gelden.

Dat betekent dus ook dat ten aanzien van al deze relevante aspecten van artikel 57.6.1., zoals neergelegd onder a (nieuw maai- en vloerpeil), b (forse toename volume) en c (geheel nieuwe, vergaande grondroering en nieuwe weg) zorgvuldig onderzoek had moeten worden gedaan. Niets hiervan is terug te vinden in de toelichting van dit plan, terwijl men toch echt voornemens is om bijvoorbeeld te gaan heien in de dijk. Wat gebeurt er als er een nieuwe, vergaande grondroering op de nieuwbouwlocatie plaatsvindt met ophoging? En wat voor gevolgen heeft dit voor de bestaande, laaggelegen woonpercelen? Neemt de water overlast nog verder toe?

Op dit punt is het ontwerpplan ook zeer onzorgvuldig en gebrekkig tot stand gekomen.

#### *Ontbreken participatie / omgevingsdialoog voor dit ontwerpbestemmingsplan*

Ten aanzien van alle nieuwbouwontwikkelingen die afwijken van de bestaande planologie dient eerst participatie in de vorm van de zogenoemd omgevingsdialoog te hebben plaatsgevonden. De nieuwe plannen dienen tijdig bekend te zijn gemaakt aan betrokken buurt- en wijkbewoners, er dient overleg plaats te vinden, de burgers moeten in de gelegenheid zijn geweest ook schriftelijk en mondeling hun reactie te hebben gegeven etc. Er dient bij de publicatie van het besluit c.q. ontwerpbestemmingsplan een omgevingsverslag te worden gevoegd welke blijkt geeft van een zorgvuldig gevoerde omgevingsdialoog.

Ten aanzien van onderhavig ontwerpplan ontbreekt dit geheel, aangezien dit ontwerpplan helemaal niet aan de wijkbewoners bekend is gemaakt, noch enige participatie heeft plaatsgevonden. En inderdaad, natuurlijk ook geen omgevingsdialoog heeft plaatsgevonden.

In de toelichting wordt onder punt 8.1 voorgewend dat er wel participatie zou hebben plaatsgevonden voor dit nieuwbouwplan, maar dit blijkt geenszins uit de stukken.

Ook de betrokken buurtbewoners, die er niet bekend mee dat ten aanzien van dit nieuwbouwplan participatie zou hebben plaatsgevonden, laat staan dat hier daadwerkelijk enige relevante ruchtbaarheid aan is gegeven.

Dit ontwerpbestemmingsplan had zonder deze vereiste participatie c.q. deze omgevingsdialoog helemaal niet in procedure mogen worden gebracht!

#### *Ontbreken bezonningsstudie*

Voor zover dit ontwerpbestemmingsplan beoogt de bouw mogelijk te maken van een ongeveer 18 meter hoog en 20 meter breed aanwezig appartementencomplex, direct naast en nabij lage dijkhuisjes, had er minimaal een bezonningsstudie moeten worden gemaakt, waarin duidelijk naar voren komt hoeveel schaduw de naast en de achtergelegen woonpercelen te verduren zullen krijgen.

Ook een bezonningstudie ontbreekt in deze.

*Conclusie en verzoek*

Gelet op opgemelde zienswijze kan niet anders dan worden vastgesteld dat dit ontwerpbestemmingsplan zodanig gebrekkig, onzorgvuldig en veelal voorzien van volstrekt onjuiste gegevens, tot stand is gekomen, dat dit moet worden vernietigd.

Gaarne wordt een nieuw ontwerpplan tegemoet gezien dat aansluit bij de bestaande dijkhuisjes en de bijzondere gebiedsidentiteit, welk dan wel eerst uitvoerig aan dijkbewoners wordt voorgelegd in participatie.

Hoogachtend,

DAS

mw. mr. '