



Aan

Postadres:
Postbus 27
4500 AA Oostburg

Bezoekadres:
Nieuwstraat 22
4501 BD Oostburg

Telefoon (0117) 457 000
Telefax (0117) 452 241

IBAN: NL33INGB0661900169
BIC code: INGBNL2A
BTW-nr.: 811046321B01

www.gemeentesluis.nl
info@gemeentesluis.nl

ons kenmerk : 16.10002-ED-U2021-
uw brief d.d. : 15 juli 2016 (datum ontvangst aanvraag)
uw kenmerk :
behandeld door : Cluster vergunningen
doorkiesnummer : 0117-457000
onderwerp : Ontwerp omgevingsvergunning fase 1
bijlage(n) : Diversen

Datum besluit,
Verzending

Geachte

Op 15 juli 2016 hebben wij uw aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen voor het bouwen van 18 recreatieappartementen met een commerciële plint bestaande uit daghoreca, gemakswinkel, en detailhandel in de non-foodsector, voorzien van een enkel laagse ondergrondse parkeergarage met de volgende activiteiten:

- *Activiteit afwijking bestemmingsplan* bouwen van 18 (recreatie)appartementen met een commerciële plint bestaande uit daghoreca, gemakswinkel, en detailhandel in de non-foodsector, voorzien van een enkellaagse ondergrondse parkeergarage

De aanvraag gaat over Boulevard de Wielingen 34/Kievitenlaan 1 te Cadzand-Bad. **Het betreft een gefaseerde aanvraag (fase 1).** Uw aanvraag is geregistreerd onder nummer U1-2016167. In deze brief informeren wij u over de beslissing die wij op deze aanvraag hebben genomen.

Verlenen omgevingsvergunning

Wij hebben, gelet op artikel 2.1 en 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, besloten de omgevingsvergunning te verlenen.

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Wij hebben de aanvraag voor de activiteit afwijking bestemmingsplan getoetst aan artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en tevens aan het Besluit omgevingsrecht en de Ministeriele regeling omgevingsrecht. Gebleken is dat uw aanvraag voldoet en daarom verlenen wij u de gevraagde omgevingsvergunning.

Zienswijzen

Wij hebben de aanvraag en de ontwerpbesluit met bijbehorende stukken overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht, na rectificatie, met ingang van 30 september 2021 gedurende zes weken, tot en met 10 november 2021, ter inzage gelegd. Tijdens die periode zijn drie zienswijzen ingekomen. De ingediende zienswijzen zijn samengevat weergegeven, voorzien van overwegingen en een conclusie, in een Notitie zienswijzen, die als bijlage bij deze vergunning is gevoegd en hiervan integraal onderdeel uitmaakt.

Voorschriften

Aan de vergunning verbinden wij voorschriften. Wij raden u aan om de vergunning met de bijbehorende bijlagen zorgvuldig door te nemen. Dit kan veel misverstanden voorkomen. U moet de voorschriften naleven. Let op: wij maken u er op attent dat u op eigen risico handelt als u gebruik maakt van deze vergunning voordat deze onherroepelijk is.

Bijgevoegde documenten

De volgende documenten zenden wij mee met het besluit en hebben wij als gewaarmerkte stukken bijgevoegd:

- Overwegingen;
- voorschriften;
- aanvraagformulier met stempeldatum ontvangst d.d.15 juli 2016;
- aangepaste ruimtelijke onderbouwing met stempeldatum ontvangst d.d. 10 juli 2024;
- Notitie zienswijzen d.d. 9 juli 2024;
- situatietekening 1604-A01, met stempeldatum ontvangst d.d. 6 december 2023;
- tekening plattegronden 1604-A02, met stempeldatum ontvangst d.d. 6 december 2023;
- tekening gevels 1604-A03, met stempeldatum ontvangst d.d. 6 december 2023;
- vormvrije m.e.r. beoordeling d.d. 23 mei 2018.

Beroep

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u een brief met uw beroep indienen. Stuur uw beroepschrift binnen 6 weken na de datum bekendmaking van het besluit per post naar:

Rechtbank Zeeland-West-Brabant
Team Bestuursrecht
Postbus 90006
4800 PA Breda

Vermeld in uw beroepschrift:

- Naam en adres;
- De datum en handtekening;
- Een duidelijke omschrijving van het besluit. Stuur een kopie van het besluit mee en noem het kenmerk;
- De reden(en) waarom u een beroepschrift indient;
- Eventueel uw telefoonnummer en e-mailadres.

Laat u iemand anders namens u een beroepschrift indienen? Stuur dan een schriftelijke en ondertekende verklaring (volmacht) mee waaruit blijkt dat die persoon namens u het beroepschrift mag indienen.

Voorlopige voorziening

Het besluit blijft van kracht, ook als u een beroepschrift heeft ingediend. Wilt u dit niet omdat het besluit bijvoorbeeld onherstelbare gevolgen heeft voor u? Vraag dan de rechter om de inwerkingtreding van een besluit voorlopig tegen te houden. Dit heet een verzoek om een voorlopige voorziening. Dit kost geld, u krijgt daarvoor een rekening van de rechtbank. Voorwaarden zijn dat er sprake is van een dringende situatie én dat u een beroepschrift heeft ingediend. De rechter beoordeelt of het verzoekschrift wordt toegewezen. Stuur uw verzoekschrift naar de eerder vermelde rechtbank.

Digitaal

U kunt ook digitaal het beroep- en verzoekschrift indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. U heeft daarvoor wel uw elektronische handtekening nodig (DIGID). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Vragen

Heeft u vragen, weet u niet zeker of u een beroepschriftenprocedure wilt volgen of wilt u met ons spreken? Neem dan contact op met via 14 0117.

Publicatie

Wij publiceren het besluit in het Zeeuws-Vlaams Advertentieblad en op de gemeentelijke webpagina op officiële bekendmakingen. Tevens is het plan digitaal raadpleegbaar via de landelijke website www.omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/viewer/document met identificatienummer: NL.IMRO.1714.ogbouldewiel34cdz-VG01

Nadere informatie

Informatie over het besluit kunt u verkrijgen bij de afdeling Externe Dienstverlening, cluster Vergunningen.

Burgerlijk wetboek

In het Burgerlijk Wetboek (boek 5, titel 4) staan rechten en plichten van burgers vermeld. Wij willen u erop wijzen dat er rechten van derden worden genoemd, die er mogelijk voor zorgen dat u geen gebruik kunt maken van uw omgevingsvergunning.

Bijgevoegde brochures:

- Brochure 'Een omgevingsvergunning ontvangen'.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN SLUIS,

De secretaris,

S.J. de Kievit-Minnaert

De burgemeester,

mr. M.M.D. Vermue

Overwegingen (behorende bij omgevingsvergunning U1-2016167).

Op het bouwplan is de vigerende "Beheersverordening Cadzand-Bad" van toepassing. Het perceel heeft de bestemming 'Kantoren' in het besluitvlak 'Boulevard De Wielingen' en 'Woondoeleinden' en 'autobox' in het besluitvlak 'Cadzand-Bad'. Het bouwplan omvat het bouwen van 18 recreatieappartementen met een commerciële plint en een enkellaagse ondergrondse parkeergarage.

In de bestemming 'Kantoren' is een bebouwingsvlak aangegeven met een maximale goot- of boeihoogte van 6 meter. Buiten dit bouwvlak van deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan. In de bestemming 'Woondoeleinden' mag alleen een vrijstaande woning opgericht worden met een maximale hoogte van 6 meter, welke onder meer overschreden mag worden door hellende dakvlakken. Voor de bestemming 'autobox' is een hoogte van maximaal 3 meter van toepassing.

Het bouwplan is in strijd met genoemde voorschriften daar het plan zowel voor wat betreft het gebruik als de maximale afmetingen niet in overeenstemming is met de bestemmingen 'kantoren', 'woondoeleinden' en 'autobox'. Het college heeft op 14 juli 2015 (nota 150509) besloten medewerking te willen verlenen aan het starten van een procedure om te komen tot een omgevingsvergunning.

In artikel 2.1 eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingswet (Wabo) is het verboden zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het gebruiken van gronden of bouwwerken dat in strijd is met een bestemmingsplan.

In artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a onder 3° is bepaald, dat voor een activiteit welke in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening, een omgevingsvergunning slechts verleend kan worden indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Bedoelde ruimtelijke onderbouwing is zoals blijkt uit de Notitie zienswijzen aangevuld en op onderdelen geactualiseerd en als bijlage bij deze beschikking gevoegd. Het bouwplan omvat het bouwen van 18 (recreatie)appartementen met een commerciële plint en een enkellaagse ondergrondse parkeergarage. De ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van het bouwplan, waarbij onder meer de bouwhoogte is verlaagd en het laden en lossen zal plaatsvinden op de Kievitenlaan. In de Notitie zienswijzen is nader gemotiveerd waarom het aangepaste bouwplan geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen met zich meebrengt. Dit geldt ook ten aanzien van geluid(overlast). Er heeft nader akoestisch onderzoek plaatsgevonden als gevolg van de verplaatsing van het laden en lossen naar de Kievitenlaan. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de gemakswinkel een is functie die voorkomt in gemengd gebied en nu hier sprake is van een uitbreiding van de koelruimte die met zich meebrengt dat het aantal malen per week dat geladen en gelost moet beperkt is tot maximaal vier maal per week in het hoogseizoen (juli en augustus) ter plaatse van de omliggende woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Tevens is in het kader van goede ruimtelijke ordening de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde appartementen met logiesfunctie en bestaande appartementen met logiesfunctie onderzocht.

Bezonningsstudie

Om inzicht te geven in de effecten van het aangepaste gebouw op de omliggende woningen is wederom een bezonningsstudie uitgevoerd. Deze is opgenomen als bijlage bij de notitie zienswijzen en als zodanig maakt deze ook onderdeel uit van deze omgevingsvergunning. Uit deze studie blijkt dat er, mede gezien de oriëntatie van de bebouwing, gedurende een groot deel van de dag sprake zal zijn van zon op de omliggende woningen. In de perioden eind september en eind maart is er aan het eind van de middag schaduwwerking in de tuin van de woningen Wulpenlaan 1/1A. In december treedt schaduwwerking vanaf drie uur 's middags op bij deze percelen. Dit betekent dat er in de donkerste maand december nog altijd voor meer dan de helft van de dagperiode geen schaduwwerking is. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van onevenredige schaduwwerking ten opzichte van de omliggende woningen. Tevens is hierbij overwogen dat het deel van het perceel Wulpenlaan 1 waarvoor schaduwwerking optreedt, grotendeels in gebruik is als parkeerterrein ten behoeve van het complex Boulevard de Wielingen 33.

Uit de aangepaste en aangevulde ruimtelijke onderbouwing blijkt dat de beoogde ontwikkeling zowel ruimtelijk als planologisch aanvaardbaar is. Het nieuwe gebouw past stedenbouwkundig goed in de in Bijlage 10 van het Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad opgenomen beeldkwaliteitskaders voor de herontwikkeling van het gebied rondom het Duinplein. De ontwikkeling is bovendien een goede aanvulling op de (recreatie)appartementen in Cadzand-Bad. Met de toevoeging van de commerciële plint wordt een kwalitatief hoogwaardige functie toegevoegd aan het huidige aanbod en wordt verder invulling gegeven aan de kwaliteitsimpuls van Cadzand-Bad. Het Q-team en de commissie Ruimtelijke kwaliteit hebben daarnaast positief op de plannen geadviseerd. Ook is ingestemd met de aanpassingen aan het plan als gevolg van de ingediende zienswijzen.

In artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) wordt de omgevingsvergunning niet eerder verleend dan nadat de gemeenteraad van de gemeente, waar het project geheel of in hoofdzaak zal worden uitgevoerd, heeft verklaard dat hij daartegen geen bedenkingen heeft. De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 19 november 2015, met toepassing van het derde lid van genoemd artikel 6.5, besloten een algemene verklaring van geen bedenkingen af te geven voor bepaalde categorieën waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen voor nodig is.

Het bouwplan maakt deel uit van het Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad en voldoet daarmee aan de categorie 1 zoals benoemd in het besluit aangewezen categorieën waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is.

Op grond van het vorenstaande wordt vastgesteld, dat er geen redenen zijn om aan het verzoek tot het verlenen van een omgevingsvergunning geen medewerking te verlenen.

De benodigde watervergunning en omgevingsvergunning, activiteit bouwen worden in een later stadium (fase 2) aangevraagd.

Voorschriften (behorende bij omgevingsvergunning U1-2016167).

Algemeen (wabo)

1. U heeft een gefaseerde aanvraag ingediend. Wij wijzen u erop dat in artikel 2.5. lid 6 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) het volgende is opgenomen: 'de beschikking met betrekking tot de eerste fase kan bij de beschikking met betrekking tot de tweede fase worden gewijzigd voor zover dat nodig is met het oog op het verlenen van de omgevingsvergunning';
2. Aangezien deze beschikking voor de activiteit afwijken bestemmingsplan samen met de activiteit bouwen gezamenlijk de omgevingsvergunning vormen, wijzen wij u erop dat u pas met de activiteiten kunt beginnen, wanneer u beschikt over deze twee beschikkingen. Daarnaast moeten beide beschikkingen in werking zijn getreden;
3. Naast de omgevingsvergunning voor de activiteiten afwijken bestemmingsplan en bouwen, heeft u ook een watervergunning nodig, alvorens u kunt starten met de activiteiten.

Beleid

Het bouwplan omvat de realisatie van 18 appartementen waarvan één appartement dat zowel voor recreatieve als voor permanente bewoning mag worden gebruikt en één appartement dat volledig ingezet zal worden voor permanente bewoning. Voor de overige 16 recreatieappartementen geldt voor ten minste 1/3e deel de verplichte verhuur in de vorm van een centrale bedrijfsmatige exploitatie. Deze verplichting geldt dus voor 6 appartementen. Voor de resterende 10 recreatieappartementen geldt deze verhuurplicht niet. Deze appartementen mogen worden gebruikt voor recreatieve verhuur maar mogen ook recreatief worden gebruikt als 2e woning (zonder dat permanente bewoning is toegestaan).

Deze indeling komt voort uit de op 10 april 2018 vastgestelde gemeentelijke beleidsregel pilot Cadzand-Bad. In deze beleidsregel is een systematiek opgenomen ten aanzien van de verhouding tussen permanente bewoning, deeltijdwonen en recreatieve verhuur. Deze beleidsregel is onderschreven in het provinciaal beleid.

Op 21 september 2018 hebben Provinciale Staten van Zeeland de Omgevingsverordening Zeeland 2018 vastgesteld. De Omgevingsverordening Zeeland 2018 is een instrument om het provinciale beleid uit de Omgevingsvisie voor zover gewenst juridisch door te laten werken. In artikel 2.13 zijn regels opgenomen voor centraal bedrijfsmatige exploitatie en verbod op permanente bewoning. In lid 3 is bepaald dat deze regels niet van toepassing zijn wanneer aangetoond kan worden dat wordt voldaan aan de in bijlage E opgenomen regels (zie de beleidsregel pilot Cadzand-Bad).

In het gemeentelijk ontwikkelingsplan Cadzand-Bad Natuurlijk stijlvol (2006) is als doelstelling geformuleerd dat Cadzand-Bad zich wil ontwikkelen tot een 'stijlvolle internationale badplaats deeltijd wonen met een natuurlijk karakter', waar de kernkwaliteiten rust, ruimte en vrijheid centraal staan. Versterking van de recreatieve betekenis van Cadzand-Bad heeft daarbij de hoogste prioriteit. Onder meer de opwaardering van het Duinplein en omgeving zijn hierin opgenomen als ontwikkelingen die een positieve bijdrage leveren aan de beoogde versterking van het recreatieve product. Bovendien wordt in het ontwikkelingsplan nadrukkelijk aangegeven dat de noord-zuidradialen als aanlooproutes van en naar het strand moeten worden versterkt. De vernieuwing en intensivering van bebouwing langs de boulevard gaan hand in hand met een integrale herinrichting van de openbare ruimte. Beide componenten bieden een unieke kans om een omslag te maken naar een badplaats met een onderscheidende en geheel vernieuwde identiteit als vervanging van een kustdorp met een lage ruimtelijke kwaliteit. Het plan past volledig binnen deze doelstellingen. In Bijlage 10 van het ontwikkelingsplan zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen met betrekking tot bebouwing op het Duinplein. In de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing is aangetoond hoe het bouwplan voldoet aan deze randvoorwaarden.

Parkeren

Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient te worden aangetoond dat tenminste het aantal van 39 parkeerplaatsen als opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing voor de ontwikkeling feitelijk beschikbaar is.

Deze parkeerplaatsen dienen, voor zover gelegen op eigen terrein, blijvend ten dienste te staan van de ontwikkeling. Het is niet toegestaan deze ten behoeve van ontwikkelingen elders te doen of laten gebruiken.

Pick-up-point

Het in het gebouw beoogde pick-up-point zal, overeenkomstig hetgeen in de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen, slechts ten dienste staan van de gemakswinkel. Het vestigen van een algemeen pakketpunt voor het afhalen van bij derden bestelde goederen wordt geacht in strijd te zijn met de omgevingsvergunning.

Aanpassing openbaar gebied

De in het onderzoek naar het laden en lossen beschreven aanpassingen aan het openbaar gebied worden in overleg met de Afdeling Openbare ruimte uitgewerkt en ter goedkeuring overgelegd aan de afdeling beheer van de gemeente Sluis. Contactpersonen zijn de heren R. Buitendijk of L. de Rijk bereikbaar via rbuitendijk@gemeentesluis.nl of Lderijk@gemeentesluis.nl.

Notitie zienswijzen

Omgevingsvergunning
handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening ten behoeve van een
‘Gemakswinkel, Boulevard de Wielingen 34 e.o.
te Cadzand-Bad’
(identificatienummer: NL.IMRO.1714.ogbouldewiel34cdz-ON01)

Sluis, 9 juli 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Overzicht procedure	3
1.2. Overzicht ingediende zienswijzen	3
3. Leeswijzer.....	3
2. Samenvatting zienswijzen	4
1. Zienswijze reclamanten onder 1	4
2. Zienswijze reclamant onder 2.....	12
3. Zienswijze reclamant onder 3.....	15

1. Inleiding

1.1 Overzicht procedure

De ontwerp omgevingsvergunning voorziet in de juridisch planologische regeling voor het realiseren van een commerciële plint met een zogenaamde gemakswinkel en daghoreca en (recreatie)appartementen op de verdiepingen op het perceel Boulevard de Wielingen 34/Kievitenlaan 1 te Cadzand-Bad.

De ontwerp omgevingsvergunning (NL.IMRO.1714.ogbouldewiel34cdz-ON01) heeft, na rectificatie, vanaf 30 september 2021 voor een periode van 6 weken (tot en met 10 november) voor iedereen ter inzage gelegen tijdens de openingstijden van het Klanten Contact Centrum (KCC), Nieuwstraat 22 te Oostburg. Tevens was het plan gedurende genoemde periode digitaal in te zien op de gemeentelijke website www.gemeentesluis.nl en via www.ruimtelijkeplannen.nl. Voorafgaand aan de ter inzage legging heeft publicatie in de Staatscourant en in het Zeeuwsch Vlaams Advertentieblad plaatsgevonden. Tevens is de kennisgeving geplaatst op de gemeentelijke website.

Ten aanzien van het ontwerpbesluit zijn tijdig zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn in deze notitie samengevat weergegeven en voorzien van overwegingen. Tenslotte is in een conclusie opgenomen of en zo ja, op welke wijze, de betreffende zienswijze gevolgen heeft voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

1.2. Overzicht ingediende zienswijzen

Tijdens de periode van terinzagelegging van de ontwerp omgevingsvergunning zijn, tijdig, drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen voldoen ook aan de ander eisen uit de Algemene wet bestuursrecht en zijn daarom ontvankelijk.

Op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In deze Notitie zienswijzen en ambtshalve wijzigingen worden indieners van zienswijzen daarom niet met naam genoemd, met uitzondering van de gegevens van rechtspersonen en de overlegpartners van de gemeente.

Onderstaand is een overzicht met datum van binnenkomst van de zienswijzen opgenomen met het door ons toegekende poststuknummer.

Zienswijze	Door	Datum ontvangst
1	LGL Legal, namens omwonenden	12 oktober 2021 (21.0013192), aangevuld op 26 oktober 2021 (21.0013587)
2	Exploitant winkel / omwonende	14 oktober 2021 (21.0013221), aangevuld op 18 oktober 2021 (21.0013243)
3	Omwonende	8 november 2021 (21.0013932)

3. Leeswijzer

In deze 'Notitie zienswijzen' worden de ontvangen zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van overwegingen en een conclusie, waaruit blijkt of en op welke wijze de betreffende zienswijze gevolgen heeft voor de ontwerp omgevingsvergunning of de daarbij behorende bijlagen.

2. Samenvatting zienswijzen

1. Zienswijze reclamanten onder 1

De zienswijze die wij 12 oktober 2021 ontvingen gaat kort in op enkele inhoudelijke punten, zoals privacy, woon- en leefklimaat, strijd met de Wet natuurbescherming (Wnb) en artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening, maar ook worden formele punten naar voren gebracht ten aanzien van de publicatie, het ontwerpbesluit en de daarbij behorende stukken. Dit heeft ertoe geleid dat de zienswijzenprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 Awb opnieuw is gestart, na voorafgaande publicatie, op 30 september 2021. In dat kader is een (aanvullende) zienswijze ontvangen op 26 oktober 2021. Het is op deze aanvullende zienswijze dat wij reageren, nu deze de uitgebreide motivering van de standpunten van betrokkenen omvat.

In de zienswijze worden, samengevat, de volgende argumenten naar voren gebracht:

Aantasting woon- en leefklimaat

1. Naar de mening van betrokkenen wordt ten onrechte gesteld dat de afstand tussen de beoogde bebouwing en de woningen van betrokkenen dermate groot is dat geen sprake is van onevenredige aantasting van de privacy. De afstand van de woningen tot aan de grens van het plangebied bedraagt 3 meter (Kievitenlaan 2), 17 meter (Wulpenlaan 1A) en 18 meter (Wulpenlaan 3). De afstand tot de tuinen is overal 0 meter. De beoogde bebouwing wordt 16,6 meter hoog en is aan alle zijden van ramen en/of galerijen voorzien. Betrokkenen leiden uit de ruimtelijke onderbouwing af dat juist wel sprake is van een aantasting van de privacy, het plan is immers aangepast. Dit betreft de galerij, het looppad over het dak en de locatie van het trappenhuis, maar nu er oude tekeningen uit 2016 en 2017 zijn toegevoegd is de vraag in hoeverre het ontwerp daadwerkelijk is aangepast. De aanpassingen zijn ook niet geborgd als voorwaarde in de omgevingsvergunning.
2. Gesteld wordt dat de privacy met de aanpassingen niet wordt geborgd, er blijft inkijk mogelijk in de woningen en tuinen van betrokkenen. De galerijen blijven gehandhaafd en de toevoeging van een trappenhuis vormt een verdere beperking. Bovendien blijkt een vluchtrap te worden gerealiseerd, waardoor het gebouw voor eenieder vanaf de Kievitenlaan toegankelijk is. Ook blijft het platte dak toegankelijk.
3. Ten opzichte van het eerder in procedure gebrachte plan, stellen betrokkenen, dat de planaanpassingen niet maken dat op dit onderdeel geen sprake (meer) is van strijd met een goede ruimtelijke ordening.
4. Het project zal gedurende het gehele jaar, met name in de middagen, voor schaduwwerking zorgen. Dat in de donkerste maand december nog altijd voor de helft van de dagperiode geen sprake zal zijn van schaduwwerking maakt dit niet anders. Belangen van de eigenaren zijn op dit punt niet zorgvuldig afgewogen. Het gebouw in de bezonningsstudie komt naar de mening van betrokkenen ook niet overeen met het gebouw op de tekeningen bij het ontwerpbesluit. De torens van de trappenhuis ontbreken.
5. De voorziene ontwikkeling zal voor geluidsoverlast zorgen in de woningen en tuinen van betrokkenen. Het geluidsonderzoek gaat ten onrechte uit van verkeerde bevoorrading (10 maanden per jaar 1x per week en 2 maanden per jaar viermaal per week). Dit is niet aannemelijk, omdat de winkelformule juist gericht is op versproducten, broodjes, belegde broodjes e.d. Het pick-up-point zal ook voor extra klanten zorgen en in het verlengde daarvan het aantal bevoorradingen doen toenemen. Reden waarom naar de mening van betrokkenen het geluidsonderzoek uit had moeten gaan van bevoorrading gedurende 7 dagen per week, alle weken van het jaar.
6. Er is bovendien geen rekening gehouden met geluidsoverlast van bewoners, huurders en bezoekers als gevolg van het komen en gaan bij de appartementen met boodschappenkarretjes, strandpullen, kinderwagens en koffers.
7. Vanwege het onjuist te laag inschatten van het aantal bevoorradingen is de onderbouwing ook op het punt van luchtkwaliteit onjuist. Het laad- en losperron bevindt zich vlak bij de tuinen van betrokkenen.
8. Het aspect geur is in de ruimtelijke onderbouwing niet besproken, terwijl in de gemakswinkel brood en banket zullen worden afgebakken. Het ontwerpbesluit houdt ten onrechte geen rekening met de richtafstand voor geur van 10 meter. Dit geldt tevens voor de richtafstand voor overlast door stof en die voor gevaar. De richtafstand voor gevaar heeft ook betrekking op de daghoreca die betrokkenen classificeren als café.
9. Het vorenstaande maakt naar de mening van betrokkenen duidelijk dat ontwerpbesluit op onaanvaardbare wijze het woon- en leefklimaat aantast, zonder dat het ontwerpbesluit hiervoor een kenbare of deugdelijke belangenafweging bevat.

Overwegingen

1. Mede als gevolg van de ingediende zienswijze is de bouwhoogte wederom verlaagd. De bouwhoogte aan de zijde Boulevard de Wielingen wordt 13,85 meter, dus iets lager dan de bouwhoogte van het naastgelegen bouwplan aan Boulevard de Wielingen 33/33a. Aan de zijde van de Kievitenlaan is de bouwhoogte vanaf Boulevard de Wielingen over minder dan de helft van de lengte eveneens verlaagd tot 13,85 meter, waarna het gebouw met een verdieping minder wordt voortgezet. De hoogte bedraagt dan 10,85 meter. Op de hoek Boulevard de Wielingen/Kievitenlaan is een hoogteaccent aangebracht van 15,95 meter. Op de hoek Boulevard de Wielingen en aan de Kievitenlaan, voordat het gebouw wordt verlaagd, heeft het ontwerp door de geleiding een dwarskap gekregen. De hoogte hiervan is 15,02 meter. Het 'torentje' van het trappenhuis is eveneens 15,02 meter. Ook het lagere bouwdeel aan de Kievitenlaan kent, als onderdeel van de toegepaste AngloNormandische bouwstijl (zoals voorzien in Bijlage 10), twee dwarskapconstructies die 12,02 meter zijn. Deze hoofdbouwmassa bevindt zich, voor zover niet grenzend aan het complex Boulevard de Wielingen 33/33a en gemeten vanaf de buitenzijde van de galerij, op tenminste 5,2 meter van het perceel Kievitenlaan 2 en 7,2 meter van de Wulpenlaan 1. Tot de andere percelen, of gezien vanuit het gebouw, is deze afstand (beperkt) groter. De afstand van het magazijn, met zijn veel lagere hoogte van 3,75 meter, tot de omliggende bebouwing is beperkt tot circa 30 cm tot Wulpenlaan 1 en 1,3 meter tot Kievitenlaan 1. Daarmee komt de bebouwing, zeker voor zover deze op de bestemming 'Tuin' is gelegen wel dichterbij de omliggende woningen, maar is de hoogte zoveel mogelijk beperkt. Hierbij is overwogen dat de toegestane vrijstaande woning een hoogte van 6 meter mag hebben, welke hoogte onder meer door hellende dakvlakken mag worden overschreden en deze toegestane bebouwing door middel van een binnenplanse afwijking van de beheersverordening en het onderliggende bestemmingsplan ingevuld kan worden met appartementen. Het magazijn is niet voorzien van ramen. In dat licht gezien, zijn wij van mening dat het voorliggende ontwerp geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat met zich meebrengt. Ook deze tweede aanpassing moet gezien worden als een handreiking naar betrokkenen, niet als een conclusie dat het eerdere plan niet acceptabel zou zijn. De nieuwe tekeningen worden onderdeel van de te verlenen vergunning teneinde betrokkenen ten aanzien van de uiteindelijke bouw zekerheid te bieden.
2. In het ontwerpbesluit is gesteld dat een voldoende grote afstand tussen de gewenste bebouwing en de omliggende woningen bestaat zodat de privacy van omwonenden niet onevenredig wordt aangetast. Binnen de context van privacy is vooral relevant de afstand vanaf het punt waarop zicht kan bestaan op de woningen of tuinen van omwonenden. Aan de achterzijde van het complex, parallel aan de Kievitenlaan, bevindt zich een smalle galerij die 3 appartementen ontsluit. Een iets bredere galerij over het platte dak van de begane grond, ontsluit de drie appartementen op de eerste verdieping. Deze galerijen zouden enig zicht kunnen bieden op de tuinen van de omliggende woningen, maar dit wordt gelet op de afstand, niet onevenredig bezwaarlijk geacht. De overige 12 appartementen grenzen direct aan het 'torentje' met het trappenhuis. Nu hierin geen ramen worden voorzien wordt dit vanuit het oogpunt van privacy en gelet op de afstand tot de perceelsgrens van Wulpenlaan 1 van 9 meter zeker acceptabel geacht. Hierbij komt dat de woonkamers van alle appartementen gelegen zijn aan de zijde van Boulevard de Wielingen en/of de Kievitenlaan. De ramen aan de achterzijde van de appartementen, behoren bij ruimten waar niet primair geleefd wordt zoals slaap- en badkamers. Daarnaast was in het oorspronkelijke ontwerp een daktuin voorzien op het platte dak. Vanwege de bezwaren op dat ontwerp in verband met privacy heeft initiatiefnemer besloten deze daktuin te schrappen. Daarmee heeft het platte dak niet langer een functie als buitenverblijf. De vluchtrap langs de zijgevel bij Kievitenlaan 2 dient vanuit brandveiligheidsvoorschriften te worden gerealiseerd. Omdat het een vluchtrap is, is deze niet bedoeld voor regulier gebruik. De trap is afgesloten en bewoners hebben toegang met een sleutel. Ten opzichte van het vorige ontwerp voorziet het huidige ontwerp in twee trappenhuizen in plaats van drie zodat geen trappenhuis wordt toegevoegd. Gelet op het vorenstaande, achten wij de vermindering van privacy die door omwonenden in hun tuinen en/of woningen wordt ervaren, niet onredelijk groot. Hierbij hebben wij overwogen dat de bebouwing bovendien gelegen is binnen een gemengd gebied en onderdeel uitmaakt van het Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad 'Natuurlijk Stijlvol' en Bijlage 10, waarbij een toename aan bouwmassa en -hoogte onvermijdelijk is en passend wordt geacht bij een badplaats in ontwikkeling, waar al een redelijk aantal vergelijkbare complexen is gerealiseerd. Alles afwegende zijn wij van mening dat het besluit in redelijkheid kan worden genomen.
3. Betrokkenen menen dat de planaanpassingen niet kunnen leiden tot de conclusie dat geen sprake (meer) is van strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij kunnen dit standpunt niet

onderschrijven, nu de afstanden en hoogtes zoals betrokkenen in dit onderdeel van de zienswijzen omschrijven goed in beeld gebracht en, afgewogen tegen het algemeen belang van het opwaarderen van de badplaats, geen onevenredig nadeliger situatie voor hen met zich meebrengen. Hetzelfde geldt voor de privacy als gevolg van mogelijkheden tot inblik in woningen en tuinen. Hierbij is in de overwegingen meegenomen dat het plan naar aanleiding van de zienswijzen wederom is aangepast om betrokkenen tegemoet te komen. Daarbij komt dat de betrokken percelen overwegend ten zuiden van het plangebied liggen, waardoor de vermindering van bezonning slechts op 2 percelen, Wulpenlaan 1 en 1a beperkt plaatsvindt. Hierbij is overwogen dat de achterzijde van Wulpenlaan 1 in gebruik is als parkeerterrein voor het complex op Boulevard de Wielingen 34.

4. Het bezonningsdiagram is als gevolg van de planaanpassing wederom aangepast en als bijlage bij deze zienswijzennota gevoegd. Hierbij is de schaduwwerking als gevolg van de beoogde bebouwing op de omliggende woningen en tuinen in beeld gebracht en zijn de gevolgen van het besluit inzichtelijk gemaakt. Uit het bezonningsdiagram blijkt dat de geplande bebouwing leidt tot schaduwwerking in de late middag, maar ook dat er in alle jaargetijden nog gedurende minstens de helft van de dag zon is in de tuinen en op de woningen van omwonenden. Onder die omstandigheden, en gelet op de bouw mogelijkheden op de betrokken percelen, acht het college de beperkte vermindering van bezonning voor omwonenden niet zodanig dat het belang van omwonenden bij behoud van meer bezonning zwaarder moet wegen dan het belang van initiatiefnemers bij de geplande ontwikkeling en het algemeen en gemeentelijk belang bij uitvoering van het door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad 'Natuurlijk Stijlvol' / Bijlage 10.
5. Voor het aspect geluid hebben wij geen reden om te twifelen aan de door de initiatiefnemer opgegeven uitgangspunten voor bevoorrading. De aanname dat een formule gericht op versproducten per definitie tot dagelijkse bevoorrading leidt is niet juist. Ter plaatse zijn koelingen aanwezig, zodat bevoorrading minder frequent nodig is. Ook worden versproducten ter plaatse samengesteld uit aanwezige en gekoeld bewaarde ingrediënten, zoals vers afgebakken broodjes met in de koeling aanwezig beleg. In de gemakswinkel komt geen pick-up-point van een pakketbezorger, maar gaat het om een voorziening voor de supermarkt om vooraf bestelde en in de winkel verzamelde boodschappen af te halen. Deze functie maakt onderdeel uit van de brutovloeroppervlakte (bvo) van de supermarkt, die door de realisatie van een pick-up-point niet wordt vergroot. De kencijfers verkeersgeneratie in CROW-publicatie 381 zijn gebaseerd op een bvo, De afdeling heeft al eerder geconcludeerd dat dit betekent dat er geen reden is een andere verkeersgeneratie aan te houden voor dit type supermarkt ([ABRvS 3 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3227](#)). Daarnaast geldt ook hiervoor dat er veelal gebruik gemaakt wordt van deze faciliteit door mensen die, bijvoorbeeld direct vanaf het strand, komen lopen of op de fiets komen. De ruimtelijk onderbouwing zal op dit punt worden verduidelijkt.
6. Voor het overige is voor het aspect geluid in de ruimtelijke onderbouwing uitgegaan van een gemengd gebied. Bij het bepalen van de geluidsgevolgen van de ontwikkeling is wel degelijk rekening gehouden met het geluid van bezoekers, boodschappenkarretjes, e.d. Deze geluiden zitten verdisconteerd in de richtafstanden zoals deze zijn opgenomen in de handreiking Bedrijven en Milieuzonering. Daarbij wordt nog opgemerkt dat in de gemakswinkel geen boodschappenkarretjes worden gebruikt, er worden enkel mandjes aangeboden. Daarbij is overwogen dat het laad- en losperron aan de zijde van het perceel Kievitenlaan 2 als gevolg van de ingediende zienswijzen zal verdwijnen. Hierop zal later in deze nota verder worden ingegaan. Tenslotte vindt laden en lossen niet plaats met draaiende motor.
7. Zoals ook bij het aspect geluidsoverlast onder punt 6 is aangegeven, zijn wij van mening dat de door de initiatiefnemer aangegeven bevoorradingsfrequentie aannemelijk is. Ditzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. Deze zal naar verwachting niet slechter uitvallen dan in de onderbouwing van het plan is voorzien omdat een hogere bevoorradingsfrequentie niet aannemelijk is. Zoals eerder overwogen, vervalt ook het laad- en losperron naast Kievitenlaan 2.
8. De aspecten geur, stof en gevaar zijn in de ruimtelijke onderbouwing niet separaat besproken, omdat geluid het maatgevende omgevingsaspect is. De volgens reclamanten aan te houden richtafstand van 10 meter geldt enkel voor het gebiedstype 'rustige woonwijk'. Ter plaatse is echter sprake van een 'gemengd gebied', zoals is bevestigd door de rechtbank Zeeland-West-Brabant in haar uitspraak van 7 januari 2020 over de eerder verleende vergunning. Vanwege het gebiedstype 'gemengd gebied' kan, behalve voor gevaar, zelfs een afstandsstap terug worden gedaan tot 0 meter. Het bouwplan voldoet echter aan de afstandseis van 10 meter.
9. Het ontwerpbesluit bevat een kenbare motivering op de maatgevende aspecten die bepalend zijn voor het ervaren woon- en leefklimaat van omwonenden, namelijk bezonning, geluid en privacy.

Voor de overige aspecten wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing bij het (ontwerp)besluit, waar de ruimtelijke effecten van het bouwplan inzichtelijk zijn gemaakt en zijn getoetst. De ingediende zienswijzen en het verstrijken van de tijd hebben ertoe geleid dat deze is aangevuld en waar nodig geactualiseerd.

Conclusie van dit onderdeel van de zienswijzen

- Het bouwplan is op onderdelen verder aangepast, waarbij onder meer de hoogte is verlaagd.
- De thans beoordeelde tekeningen zullen verbonden worden aan de te verlenen omgevingsvergunning.
- Een nieuw bezonningsonderzoek maakt onderdeel uit van de stukken.
- De beschrijving van (de functie van) het pick-up-point wordt waar nodig in de ruimtelijke onderbouwing verduidelijkt.
- In de vergunning zal een voorwaarde worden opgenomen ten aanzien van het pick-up-point.

Strijd met Wnb

10. Het project zal zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase voor een toename van stikstofdepositie zorgen op het Natura 2000-gebied Zwin en Kievitenpolder. Omdat iedere overschrijding op overbelaste gebieden, ook kleine of tijdelijke, significantie kan hebben had naar de mening van betrokkenen een passende beoordeling moeten worden opgesteld en kan niet worden volstaan met een voortoets. Bij een overschrijding van de KDW kan in een voortoets alleen een definitieve conclusie worden getrokken op basis van objectieve gegevens over het ontbreken van significante gevolgen. Daarbij bedient Bijlage 2 (*wij nemen aan dat niet het bezonningsonderzoek wordt bedoeld, maar Bijlage 5 Ecologische toetsing Stikstof*) bij de ruimtelijke onderbouwing zich van niet-objectieve gegevens om te onderbouwen dat significante effecten uitgesloten zijn. Extra beheersinspanningen mogen niet worden meegenomen in de voortoets. Naar de mening van betrokkenen blijkt nergens uit dat het college zich heeft vergewist van de inhoud van de bedoelde bijlage.
11. De onderbouwing van het aspect stikstof in de bouwfase is naar de mening van betrokkenen onjuist. Het ontwerpbesluit beroept zich ten onrechte op artikel 2.9a Wnb jo. artikel 2.5 Bnb omdat deze bepalingen in strijd zijn met de Habitatrichtlijn, die bepaalt dat ieder project dat significante gevolgen kan hebben voor Natura-2000 gebieden waarvan de KDW is overschreden aan een passende beoordeling moet worden onderworpen. Ook een tijdelijke of geringe bijdrage aan de stikstofdepositie leidt, nu de KDW is overschreden, tot de conclusie dat significante effecten niet zijn uitgesloten.
12. De onderbouwing van het aspect stikstof in de gebruiksfase is volgens betrokkenen onjuist omdat de input van de berekening niet juist is. Ten onrechte zijn extra verkeersbewegingen als gevolg van het pick-up-point niet meegenomen en is uitgegaan van een onrealistisch aantal bevoorradingen. Ten onrechte wordt daarnaast aangenomen dat de gebruiksfase, buiten verkeer, niet op andere wijze voor stikstofemissie zal zorgen als gevolg van sfeerverwarming en uitstoot van mens en dier.
13. De zienswijzen over de Wnb kunnen naar de mening van betrokkenen niet worden gepasseerd met een beroep op het relativiteitsvereiste omdat dit pas in beroep geldt. Bovendien moet het college het algemene belangen waarborgen en zou een beroep op het relativiteitsvereiste in strijd zijn met het Europeesrechtelijke doeltreffendheidsbeginsel. Een beroep op het relativiteitsvereiste zou ook niet juist zijn omdat de individuele belangen van betrokkenen nauw verweven zijn met het algemeen belang dat de Wnb beoogt te beschermen. Betrokkenen hebben daarbij vanaf de voorzijde van hun percelen direct zicht op het duingebied behorend bij het gebied Westerschelde & Saefthinge. De duinen in dit gebied zijn als afzonderlijke habitattypen genoemd en maken hiervan als beschermd habitat onderdeel uit.

Overwegingen

10. en 11. Alvorens een ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd, vergewissen wij ons over de inhoud van de overgelegde stukken. Hierbij wordt opgemerkt dat ook de provincie Zeeland, als bevoegd gezag voor de bescherming van Natura 2000-gebieden, geïnformeerd wordt over de start van de zienswijzenprocedure als bedoeld in Afdeling 3.4 Awb. Gelet op het feit dat van die zijde geen zienswijze is ontvangen, menen wij dat ook de provincie heeft geoordeeld dat de situatie geen aanleiding geeft tot een ander oordeel in de vorm van een passende beoordeling.
Voor het bepalen van de gevolgen van stikstof als gevolg van het bouwplan is voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase een berekening gemaakt met de AERIUS Calculator. Deze is als gevolg van het tijdsverloop geactualiseerd. Daaruit blijkt, zowel bij het ontwerpbesluit als bij de actualisatie van de berekening, een zeer geringe toename van stikstofdepositie van maximaal van

0,04mol/ha/jr op het Natura 2000-gebied Zwin & Kievittepolder in de aanlegfase en maximaal 0,01 mol/ha/jr op het Natura 2000-gebied Zwin & Kievittepolder in de gebruiksfase. Naar aanleiding van deze uitkomsten is aan de hand van een ecologische voortoets beoordeeld of deze depositietoename kan leiden tot significant negatieve effecten op dit Natura 2000-gebied. De conclusies van deze, eveneens geactualiseerde, toets zijn hierna weergegeven:

De berekende extra depositie van maximaal 0,04 (tijdelijk) of 0,01 (blijvend) mol/ha/jr zal met zekerheid niet leiden tot effecten op Natura 2000 om de volgende redenen:

- *De extra depositie als gevolg van het plan is vele duizenden malen kleiner dan de nauwkeurigheid waarmee de achtergronddeposities en kritische deposities zijn bepaald.*
 - *De extreem kleine hoeveelheid extra stikstof kan niet leiden tot meetbare veranderingen in groeisnelheid van individuele planten, en daarmee tot veranderingen in concurrentiepositie en ook geen veranderingen in de verhouding waarmee individuele soorten in de vegetatie voorkomen.*
 - *Op kalkrijke grove zandbodems spoelt een groot deel van de stikstofdepositie uit en wordt niet benut door de vegetatie. Het hoge kalkgehalte maakt dat fosfaat limiterend is voor de vegetatieontwikkeling en extra stikstof geen effect heeft.*
 - *Met het reguliere natuurbeheer (begrazing) wordt in de relevante stikstofgevoelige habitats jaarlijks duizenden keer meer stikstof per hectare afgevoerd dan het plan toevoegt.*
 - *Cruciale sleutelfactoren (stuivend zand, hoge dichtheid konijnen, permanente aanvoer van kalkrijk grondwater) vormen robuuste buffers tegen de zeer kleine toename van stikstofdepositie.*
12. De ecologische kwaliteit van de relevante habitats en leefgebied is reeds goed, ondanks de lokaal te hoge achtergronddepositie. Omdat uit de ecologische voortoets blijkt dat de stikstofdepositie niet zal leiden tot significante effecten op Natura 2000 is er geen vergunningsplicht WnbVoor zover reclamanten menen dat AERIUS geen volledig emissiebeeld zou geven door het ontbreken van emissie als gevolg van sfeerverwarming of uitstoot van mens en dier merken wij op dat de huidige AERIUS-berekeningsmethodiek de wettelijk voorgeschreven methode is en dat deze methode is gevolgd. De appartementen worden niet voorzien van een eigen rookkanaal voor houstoek via een open haard of andere sfeerkachel, zodat geen rekening behoeft te worden gehouden met extra uitstoot. In de uitspraak van de Afdeling van 18 oktober 2023 heeft de Afdeling dit bevestigd: <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@139737/202106610-1-r3/> Voor wat betreft de uitgangspunten van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het pick-up-point verwijzen wij naar hetgeen is overwogen bij punt 5.
13. De opmerkingen over het relativiteitsvereiste kunnen onbesproken blijven daar dit pas in beroep aan de orde komt. De zienswijzen zijn van een inhoudelijke reactie voorzien. Overigens blijkt uit onderstaande uitsnede van de kaart van het aanwijzingsbesluit van het Natura2000-gebied Westerschelde & Saefinghe dat het duingebied waarop betrokkenen uitzicht zouden kunnen hebben hiervan geen onderdeel uitmaakt.



Conclusie van dit onderdeel van de zienswijzen

- De berekening van de stikstofdepositie met AERIUS Calculator is, gelet op het tijdsverloop, geactualiseerd, evenals de daarbij behorende ecologische beoordeling/voortoets zoals deze is opgenomen in bijlage 5 bij de ruimtelijke onderbouwing.

Strijd met gemeentelijk beleid

14. Het ontwerpbesluit is naar de mening van betrokkenen in strijd met Bijlage 10 van het Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad. Zo wordt voorzien groen/een voorziene groenstrook niet gerealiseerd, waardoor de bebouwing dicht bij de omliggende percelen kan worden gerealiseerd. Ook worden de in de Bijlage 10 genoemde maximale hoogtes overschreden. Van een noodzaak hiertoe vanuit actuele bouwkundige eisen is betrokkenen niet gebleken. De bebouwing neemt hierdoor echter wel meer zon en uitzicht weg.

Overwegingen

14. Het bouwplan voldoet aan de uitgangspunten van bijlage 10 van het Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad 'Natuurlijk Stijlvol'. De gevelwand aan de zijde van Boulevard de Wielingen en het Duinplein bestaat uit drie lagen met een kap en een maximale hoogte van 14 meter, het perceel aan de Kievitenlaan mag 2 bouwlagen en een kap (circa 10 meter) hoog zijn. Op de hoek mag een hoogteaccent tot 16 meter worden gerealiseerd. Onder punt 1 zijn de actuele, aangepaste, hoogtes beschreven. Hieruit blijkt dat, zo de maximale hoogte al wordt overschreden, dit circa 1 meter betreft. Dit is bij vrijwel alle gebouwen die op grond van het betreffende beleid worden gerealiseerd het geval. Sinds de vaststelling van het beleid zijn de actuele bouwkundige eisen (waaronder een grotere verdiepingshoogte) gewijzigd, evenals dat de wens is ontstaan de daklijn door te trekken teneinde technische installaties aan het zicht te onttrekken. Beide aspecten wegen zwaarder dan de beperkte overschrijding van de hoogte, zeker nu deze niet resulteert in meer bruikbare ruimte. De overschrijding leidt niet tot een toename van het aantal bouwlagen. Het Q-team en de commissie ruimtelijke kwaliteit hebben hier in het voorjaar van 2020 akkoord op gegeven, de voorgestelde aanpassingen zijn eveneens akkoord bevonden. Anders dan reclamanten lijken te veronderstellen volgt uit bijlage 10 bij het Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad 'Natuurlijk Stijlvol' geen verplichting tot het realiseren van groen / een groenstrook ter plaatse van het bouwplan. Voor zover realisatie van groen uit bijlage 10 volgt voor de totale ontwikkeling van de omgeving van het Duinplein, is dit voorzien in openbaar gebied en zal dit door de gemeente in het kader van de herontwikkeling hiervan worden meegenomen.

Conclusie van dit onderdeel van de zienswijzen

- Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het ontwerpbesluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.

Parkeeroverlast

15. De parkeernorm is naar de mening van betrokkenen onjuist berekend. Ten onrechte is de zienswijzennota Witte-Vlekkenplan als gemeentelijk beleid genoemd, gelet op het door de gemeenteraad vastgestelde parkeerbeleid. Hierin is opgenomen dat ten aanzien van parkeren Bijlage 10 het enige geldende beleid is voor Cadzand-Bad. Dit resulteert in volgens de berekening van betrokkenen in een parkeerbehoefte van 54 plaatsen. Ten onrechte wordt onderscheid gemaakt voor dit plan, daar waar Bijlage 10 bij andere plannen een bestendige gedragslijn lijkt te zijn. Ook is ten onrechte geen rekening gehouden met het pick-up-point. Ook daarvoor zijn parkeerplaatsen nodig. Tenslotte zou geen verrekening mogen plaatsvinden met de parkeerplaatsen van de verdwijnende functie.
16. Ten onrechte is in de ontwerp omgevingsvergunning geen voorwaarde opgenomen dat de parkeergarage moet voorzien in 39 parkeerplaatsen (of zelfs 35 parkeerplaatsen) zoals is verwoord in de ruimtelijke onderbouwing. De realisatie van vier overige parkeerplaatsen elders is naar de mening van betrokkenen onvoldoende concreet en niet bestuursrechtelijk geborgd.
17. De parkeerplaatsen zijn, gelet op de gangbare normen in de NEN2443:2013, zodanig veel kleiner dat betrokkenen vrezen dat niet kan worden gesproken over daadwerkelijke parkeerplaatsen. Dit klemmt temeer nu de parkeerplaatsen gebruikt zullen worden door niet-vaste gebruikers met bagage en winkelwagens. De breedte zou om die reden volgens betrokkenen tenminste 2,5 meter moeten zijn. Ook ontbreekt een keermogelijkheid.
18. Ook is het hellingspercentage van de inrit naar de mening van betrokkenen niet deugdelijk, het percentage overschrijdt het maximum voor openbare parkeergarages zoals is opgenomen in NEN2443:2013.
19. Daarbij is niet voorzien in volgens betrokkenen noodzakelijke voorzieningen, zoals een fietsenstalling, gehandicaptenparkeerplaatsen en laadvoorzieningen voor elektrische auto's.
20. Het vorenstaande afwegende zijn betrokkenen van mening dat de beoogde gebruikers naar het openbaar gebied zullen uitwijken, waar al sprake is van een hoge parkeerdruk.

Overwegingen

15. Ten tijde van de ontwikkeling van onderhavig bouwplan werd in overleg tussen partijen vooruitgelopen op de beoogde aanpassing van de parkeernorm in Cadzand-Bad zoals het gevolg was van de zienswijzen die destijds zijn ingediend in het kader van het zogenaamde 'Witte vlekkenplan'. Inmiddels is deze aanpassing van de norm ingehaald door de ontwikkelingen. Om moverende redenen is het 'Witte vlekkenplan' niet vastgesteld en wordt opnieuw de parkeernorm van Bijlage 10 gehanteerd. Wij achten het niet onredelijk om de eerder gehanteerde parkeernorm, die ook onderdeel was van de rechterlijke toetsing van de eerder verleende vergunning, blijvend te hanteren voor deze ontwikkeling. Het is vanuit het oogpunt van rechtszekerheid ongewenst gedurende 'het spel de regels te veranderen' en lastig het bouwplan op dit moment van ontwikkeling nog te herzien, anders dan op onderdelen. De zienswijzen geven echter aanleiding de beide beleidsdocumenten en de daaraan verbonden normen te vergelijken en te bezien of de beoogde nieuwe norm nu echt zoveel minder parkeerplaatsen met zich mee zou brengen. In Bijlage 10 is ten aanzien van het parkeren rondom het Duinplein het volgende opgenomen: *De inrichting voorziet uitsluitend in een aantal parkeerplaatsen ten behoeve van boodschappen doen. De toename van het aantal woningen, hotelkamers, hotelappartementen en commerciële ruimten vraagt om een adequate en geïntegreerde oplossing voor het langparkeren. Een structureel deel zal opgevangen moeten worden in een parkeergarage. De precieze oplossing is onderdeel van nadere studie. Niet uitgesloten moet worden dat Strandhotel en de omgeving Duinplein gebruik maken van één gebouwde voorziening die opgedeeld wordt in sectoren. De te realiseren garage kan specifieke eisen stellen aan de inrichting en het gebruik van het Duinplein.* Overeenkomstig de berekening van de ontwikkeling op Boulevard de Wielingen 33 (die beleidsmatig samenhangt met deze locatie) is het bezoekersaandeel bij winkels 80% van de norm (3,2 per 100m² bvo) en bij woningen 0,3 van de 1,2 benodigde parkeerplaats per woning. Dit maakt dat berekening van de parkeerplaatsen vanuit dit beleid, leidt tot een veel lager aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein. Het nu bij de ontwikkeling behorende aantal plaatsen achten wij dan ook redelijk. Wel zal de ruimtelijke onderbouwing op dit onderdeel worden aangevuld.
16. Een bouwplan dient enkel te voorzien in de toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van het bestaande gebruik. Om die reden mogen de parkeerplaatsen verbonden aan de bestaande functie worden verrekend. Ook bij andere nieuwe ontwikkelingen is dit het geval. In de parkeerbehoefte hoeft geen rekening te worden gehouden met extra parkeerbehoefte als gevolg van het pick-up-point, omdat het bouwplan niet voorziet in een ophaalpunt voor pakketten, noch in een service die voor verkeersgeneratie zorgt. Zoals eerder omschreven is het een afhaalservice voor een beperkte doelgroep, waarvoor het aantal parkeerplaatsen voldoende wordt geacht. De ruimtelijke onderbouwing, en daarmee het aantal daarin opgenomen parkeerplaatsen, maakt onderdeel uit van de vergunning. Reden waarom de vergunning zelf geen voorwaarden kent ten aanzien van parkeren. Dit wordt aangepast om misverstanden bij de fase 2 vergunning te voorkomen. De vier parkeerplaatsen aan de Vinkenstraat bevinden zich op privé terrein en zullen worden gebruikt voor parkeren door personeel. In de anterieure overeenkomst is hierover een afspraak opgenomen.
17. , 18. en 19. De toetsing van de in het ontwerp ingetekende parkeerplaatsen is aan de orde in het kader van de tweede fase van deze omgevingsvergunning, dus de activiteit bouwen. Dit geldt ook voor het hellingpercentage. Het ontwerp wijkt in bouwkundig opzicht niet zodanig af dat getwijfeld moet worden aan de uitvoerbaarheid van het bouwplan. De genoemde NEN-norm is een adviserende norm, die bij de verdere uitwerking van het ontwerp zoveel mogelijk gehanteerd en getoetst zal worden. Ook de aspecten ten aanzien van een fietsenstalling en gehandicaptenparkeerplaatsen maken onderdeel uit van het toetsingskader van de fase 2 omgevingsvergunningen. De initiatiefnemers zullen hierbij aan de wettelijke verplichtingen moeten voldoen.
20. Het openbaar gebied gelegen rondom de projectlocatie wordt (Boulevard de Wielingen) en is (Duinplein) ingrijpend heringericht. De kwaliteit van het verblijfsgebied wordt verhoogd mede door het ontmoedigen van autoverkeer. Bezoekers worden zoveel mogelijk begeleid naar grote parkeerplaatsen aan de rand van Cadzand-Bad en gelegenheid tot parkeren langs de straat zal grotendeels plaatsmaken voor bredere voetgangerszones en groen. Cadzand-Bad wordt autoluw en het is daarom, zeker in de toekomst, niet interessant het Duinplein en de gemakswinkel per auto te bezoeken. De bezoekers van de appartementen kunnen te allen tijde in de parkeergarage terecht. Hierbij is overwogen dat de parkeerdruk met name hoog is in het toeristisch (hoog)seizoen en zal niet beïnvloed worden door, met name, de gemakswinkel. Deze zal, net als in de huidige situatie, vooral voorzien in de behoefte van de al aanwezige bezoekers van de badplaats en nauwelijks

publiek trekken dat enkel voor de gemakswinkel komt. Voor zover dit wel het geval is, is het aantal beschikbare parkeerplaatsen voldoende geacht.

Conclusie van dit onderdeel van de zienswijzen

- Mede als gevolg van de ingediende zienswijze is het onderdeel 'parkeren' in de ruimtelijke onderbouwing geactualiseerd.
- Aan de omgevingsvergunning wordt een parkeereis verbonden gerelateerd aan de ruimtelijke onderbouwing.

Verkeersonveiligheid

21. De verkeersveiligheid is voor Boulevard de Wielingen onvoldoende geborgd, nu de in-/uitrit van de parkeergarage niet voorzien is van een opstelstrook zoals de eerder genoemde NEN-norm vereist. Daarnaast is geen sprake van een bufferruimte, terwijl ook deze volgens betrokkenen noodzakelijk is nu de parkeergarage met verkeerstechnische maatregelen wordt uitgerust om te zorgen dat de plaatsen voor de bezoekers van de gemakswinkel beschikbaar blijven.
22. Voor de Kievitenlaan geldt dat het achteruit inrijden naar het laadperron onveilig is, welk standpunt van betrokkenen naar hun mening wordt ondersteund doordat een aparte overeenkomst voor eventuele schade wordt afgesloten. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele schade aan eigendommen van omwonenden, zoals de eigenaren van het perceel Kievitenlaan 2, waar de vrachtwagens ook heel dicht langs rijden. Dit klemt temeer nu de Kievitenlaan een drukke loop- en fietsroute is vanaf Cavelot naar het strand.

Overwegingen

21. Bij de omgevingsvergunning tweede fase worden de bouwkundige aspecten van de in-/uitrit naar de parkeergarage, voor zover deze onderdeel uitmaakt van het bouwwerk verder uitgewerkt en getoetst aan de daarvoor geldende normen. Het ontwerp is niet zodanig opgezet dat op voorhand duidelijk is, of zou moeten zijn, dat de uitvoerbaarheid van het bouwplan in het geding is. Aan de linker- en rechterzijde van de auto die de parkeergarage verlaat is naar het zich laat aanzien voldoende ruimte om aankomende voetgangers tijdig te signaleren. Er ontstaat naar verwachting geen situatie die de verkeersveiligheid in gevaar brengt, er zal voldoende ruimte bestaan om de situatie in ogenschouw te nemen, en te stoppen voor voetgangers, alvorens Kievitenlaan op te rijden, waar een maximum snelheid geldt van 30 km/uur. Onderhavig bouwplan wijkt in dit opzicht immers niet wezenlijk af van de vele, reeds gerealiseerde, complexen aan Boulevard de Wielingen.
22. Het laden en lossen van goederen is onvermijdelijk binnen een centrumgebied. Als gevolg van de ingediende zienswijze is door Juust nader verkeerskundig onderzoek uitgevoerd ten aanzien van het beoogde laad- en losperron. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de zienswijze op dit punt terecht is. Het onderzoek, dat als bijlage bij deze zienswijzennota is gevoegd, wijst uit dat het de voorkeur verdient het laden en lossen op straat te laten plaatsvinden, zoals ook in andere gevallen gebeurt. Dit heeft tot een verdere aanpassing van het bouwplan gezorgd teneinde betrokkenen tegemoet te komen. Omdat het laad- en losperron vervalt het laden en lossen op straat zal plaatsvinden, is ook een actualisatie van het akoestisch onderzoek uitgevoerd. Betrokkenen komen, zo blijkt, hierdoor niet in een nadeliger situatie te verkeren ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Conclusie van dit onderdeel van de zienswijzen

- De ruimtelijke onderbouwing en het bouwplan zijn als gevolg van (de uitkomsten van) het verkeerskundig onderzoek aangepast.

Kabels en leidingen

23. In het ontwerpbesluit wordt ten onrechte geen rekening gehouden met aanwezige rioolleidingen. Het plan is naar de mening van betrokkenen niet uitvoerbaar omdat aanwezige leidingen bereikbaar moeten blijven, waardoor sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering.

Overwegingen

23. Het bouwplan wordt niet uitgevoerd op grond van derden, waaronder betrokkenen, maar geheel op eigen grond. Voor zover er rioleringen aanwezig zouden zijn ter plaatse van de erfgrens levert dit in zijn algemeenheid geen evidente privaatrechtelijke belemmering op. Rioolbuizen en kabels en leidingen zijn, voor zover overbouwing niet tot de mogelijkheden behoort, immers te verplaatsen in overleg met de betreffende beheerders. Niet wordt gemotiveerd waarom dit in dit geval anders zou zijn en er om die reden sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering. Werkzaamheden

gebeuren in overleg met de eigenaren van zowel de betreffende leidingen als de naastgelegen percelen.

Conclusie van dit onderdeel van de zienswijzen

- Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het ontwerpbesluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.

Strijd met artikel 3.1.6 BRO

24. De toets aan artikel 3.1.6 Bro zoals verwoord in bijlage 1 is naar de mening van betrokkenen onjuist. Het feit dat het assortiment wordt aangepast aan de verwachte klandizie betekent niet dat sprake is van een andere type winkel dan een supermarkt. Ook wordt een pick-up-point gerealiseerd, een voorziening die hoort bij een reguliere supermarkt. Via het pick-up-point is het hele assortiment van een full service supermarkt beschikbaar. De huidige Spar is niet wegbestemd, zodat ook een nieuwe supermarkt op de vrijkomende locatie kan komen, waardoor geldt dat de behoefte aan nog meer vierkante meters onvoldoende is onderbouwd. Het toevoegen van detailhandel ligt naar de mening van betrokkenen niet voor de hand in een tijd waarin leegstand in winkelgebieden een probleem vormt.
25. De uitbreiding ten opzichte van de huidige supermarkt bedraagt 461% (van 150m² naar 691m²). Daarmee is de uitbreiding groter dan de uitbreiding tot een gemiddelde Spar gemakswinkel van 374m², waarbij de procentuele vergroting gemiddeld 14% bedraagt.
26. Tenslotte is niet gekeken naar effecten op de lokale middenstand.

Overwegingen

24. 25. en 26. In de ruimtelijke onderbouwing en in de Ladderonderbouwing (bijlage 1 bij de ladder) is gedetailleerd en zo objectief mogelijk aangegeven in welke opzichten een gemakswinkel afwijkt van een supermarkt. Dit zit hem bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) in de geringe omvang van het gevoerde assortiment. De rechtbank Zeeland – West-Brabant heeft dezelfde uitleg in haar uitspraak van 7 januari 2020 over het voorgaande besluit aannemelijk geacht. Er is sprake van een concept dat afwijkt van een full service supermarkt en daarom in ruimtelijk opzicht dus ook niet als zodanig moet worden beoordeeld. De toename van het vloeroppervlak ten opzichte van de huidige winkel (volgens reclamanten 461%) is daarmee ook niet maatgevend.
- Via het pick-up point kan uitsluitend het assortiment uit de gemakswinkel afgehaald worden, omdat deze orders lokaal in de supermarkt worden verzameld. Er is geen sprake van een pakketservice van derden. Dit wordt verduidelijkt in de ruimtelijke onderbouwing en als voorwaarde verbonden aan de omgevingsvergunning. De huidige Spar is inderdaad niet wegbestemd. Daarom is het oppervlak van de huidige supermarkt meegenomen in de ladderonderbouwing, binnen het oppervlak bestaande supermarkten (tabel 2.4, pg. 12 bijlage 1 Ladderonderbouwing). De opmerkingen op pagina 9 en 27 zijn niet tegenstrijdig omdat de huidige exploitant van de Spar, de bestaande winkel sluit na opening van de nieuwe gemakswinkel. Volgens de vigerende bestemming is op de huidige locatie detailhandel toegestaan, waaronder ook een supermarkt. De toekomstige invulling kan dus detailhandel zijn en in theorie ook een supermarkt. Dat zich op deze locatie een nieuwe supermarkt zal vestigen is echter niet aannemelijk. De locatie is immers zeer gering van omvang, wat mede de reden is voor de beoogde nieuwe gemakswinkel. Ook zal juist de nabijheid van de nieuwe gemakswinkel derden weerhouden van de vestiging van een vergelijkbare winkel, deze zal immers niet of nauwelijks levensvatbaar kunnen zijn. Daarnaast blijft het pand in eigendom van de huidige eigenaar, zodat op praktische wijze geborgd is dat er geen extra supermarkt wordt gevestigd. De verplichtingen vanuit artikel 3.1.6 Bro gaan niet zo ver dat bij wijze van onderbouwing van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling, waaronder een gemakswinkel en horeca, het effect op de gehele lokale middenstand dient te worden onderbouwd.

Conclusie van dit onderdeel van de zienswijzen

- Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het ontwerpbesluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken, anders dan eerder benoemd.

2. Zienswijze reclamant onder 2

In de zienswijze worden, samengevat, de volgende argumenten naar voren gebracht:

1. Betrokkene is van mening dat het plan geen bijdrage levert aan de kwaliteitsverbetering van het verblijfsrecreatieve aanbod. De nieuwbouwprojecten in de badplaats zorgen voor een toename aan commerciële ruimte. De huidige supermarkt heeft een oppervlakte van 220m², dit neemt bij

onderhavige ontwikkeling toe tot 550m², terwijl ook de bestaande oppervlakte weer beschikbaar komt. Dit heeft naar de mening van betrokkene een grote impact op het bestaande winkelbestand en de nieuwe commerciële ruimtes.

2. Parkeren moet plaatsvinden op eigen terrein. In de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen dat de parkeerplaatsen voor bezoekers van de gemakswinkel voor hen beschikbaar blijven, maar niet duidelijk is hoe dat zal gebeuren. Tevens wordt beschreven dat het parkeren voor personeel op een ander perceel van de initiatiefnemer zal gebeuren, maar de locatie daarvan ontbreekt. Betrokkene vreest dan ook dat de openbare ruimte niet wordt ontlast, maar juist extra wordt belast.
3. Het Duinplein is heringericht, waarbij een aantal parkeerplaatsen voor kort parkeren zijn overgebleven aan de west- en oostzijde van het plein. Betrokkene vreest dat de beperkte ruimte aan de oostzijde problemen geeft bij de bevoorrading van de gemakswinkel en gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers op de Kievitenlaan. Bevoorrading vindt nu in het zomerseizoen al dagelijks plaats, de vergroting van het winkeloppervlak leidt tot een grotere belasting.
4. In het 'Ruimtelijk-economisch onderzoek supermarktsector gemeente Sluis' uit 2016 is geconcludeerd dat de huidige supermarkt te klein is om de piek in de zomermaanden op te vangen. Het is naar de mening van betrokkene onbegrijpelijk dat de toename in oppervlak van de nieuwe winkel ingevuld wordt door een uitbreiding van het assortiment met gemakswinkel, drogist, tijdschriften en daghoreca, terwijl het supermarkt deel beperkt blijft.
5. In de aanvulling op de eerder ingediende zienswijze geeft betrokkene aan van mening te zijn dat de effecten van het plan op de lokaal aanwezige middenstand (betrokkene heeft een drogisterij), horeca en de reeds aanwezige gemakswinkel op Noordzee Résidence Cadzand-Bad onvoldoende zijn onderzocht, hetgeen in strijd is met artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Overwegingen

1. Betrokkene onderbouwt niet met argumenten waarom hij van mening is dat het plan geen bijdrage levert aan het verblijfsrecreatieve aanbod. Wij begrijpen uit zijn argumenten dat de zienswijze betrekking heeft op de gemakswinkel (en mogelijk de daghoreca). Hierover hebben wij het volgende overwogen. Er zijn drie 'deelgebieden' aangewezen in de badplaats, het Duinplein, waar deze ontwikkeling deel van uitmaakt, Duinhof aan de westzijde van het dorp en de rode wielingen aan de oostzijde. De ontwikkeling van de Roode Wielingen maakt de toevoeging van 700m² aan plintfuncties mogelijk, bij de ontwikkeling van Duinhof Noord is dit 1.700m². Een plintfunctie is zijn hierbij gedefinieerd als een 'geheel of gedeeltelijk publieksgerichte activiteit in een gebouw, die door een transparante facade zichtbaar en direct toegankelijk is vanuit de openbare ruimte. Publieksgerichte activiteiten kunnen vallen onder de hoofdgroepen van bestemmingen cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoor en maatschappelijk'. De oppervlakte van de gemakswinkel en daghoreca op de locatie Duinplein past bij de beoogde ontwikkeling van en kwaliteitsverbetering binnen de badplaats. Immers, reeds in 2016 is al geconcludeerd dat de oppervlakte van de supermarkt te klein is. Inmiddels is het aantal verblijfsrecreatieve appartementen gegroeid en daarmee het aantal toekomstige klanten van alle ondernemers in de detailhandel in de badplaats, ook die van de gemakswinkel. Niet valt in te zien dat een groter oppervlak aan supermarktproducten, zeker nu deze worden gecombineerd met een toenemend aanbod aan verse (afhaal)maaltijden, een onevenredig nadelige invloed heeft op het omliggende detailhandelsaanbod. De vrijkomende oppervlakte van de bestaande supermarkt is met een omvang van 220m² winkelvloeroppervlakte niet dusdanig groot dat voor ongewenste leegstand moet worden gevreesd. Hierbij is in de overwegingen meegenomen dat voor een levendige en aantrekkelijke badplaats een gevarieerd en voldoende groot winkelaanbod belangrijk is. Niet valt in te zien, in het licht van alle ontwikkelingen, dat de beoogde ontwikkeling hierop een negatieve invloed zou hebben.
2. Wij zijn van mening dat nieuwe bouwplannen voor bestaande bebouwde locaties in Cadzand-Bad moeten voorzien in de toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van het bestaande gebruik, tenzij er alleen sprake is van een woon- of verblijfsrecreatieve functie. Immers, ook in de bestaande situatie kunnen de bezoekers van de supermarkt niet op een eigen parkeerterrein van de supermarkt parkeren. Voor onderhavige ontwikkeling zal een verdeling worden gemaakt tussen de beschikbare parkeerplaatsen. Voor bewoners en gebruikers van de te bouwen (recreatie)appartementen worden gereserveerde parkeerplaatsen in de parkeergarage beschikbaar gesteld. Gelet op het parkeerregiem van betaald en/of kortparkeren in de badplaats en het feit dat zich een lift in de

parkeergarage bevindt, is het aannemelijk dat de bewoners en gebruikers van de appartementen de gerealiseerde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk zullen gebruiken. Voor de gebruikers van de gemakswinkel en daghoreca geldt dat het bouwplan voorziet in de parkeerbehoefte (zoals ook eerder bij uitspraak van 7 januari 2020 door de rechtbank Zeeland – West-Brabant is bevestigd), maar ook dat de verwachting bestaat dat de gemakswinkel en daghoreca vooral te voet of per fiets zullen worden bezocht en niet per auto. De onderneming is door zijn aard en omvang immers gericht op de in de badplaats verblijvende recreant en de vaste bewoners.

De herinrichting heeft, door het verdwijnen van de parkeerplaatsen op het Duinplein en de inrichting hiervan als verblijfsgebied, bijgedragen aan het ontmoedigen van autoverkeer in dit gebied zoals afgeleid kan worden uit het grote aantal fietsen dat hier zomers wordt geplaatst als de winkels, terrassen en ijssalon druk worden bezocht. Bezoekers worden zoveel mogelijk begeleid naar grote parkeerplaatsen aan de rand van Cadzand-Bad en gelegenheid tot parkeren langs de straat zal in de toekomst steeds meer plaatsmaken voor bredere voetgangerszones en groen. Dit zal voor veel functies in het centrum betekenen dat niet langer geparkeerd kan worden direct voor de deur, maar op een kleine loopafstand. Cadzand-Bad wordt autoluw en het is daarom niet interessant het Duinplein en de gemakswinkel of daghoreca per auto te bezoeken.

De achterblijvende locatie maakt geen onderdeel uit van het besluit tot realisatie van dit bouwplan.

3. Het laden en lossen van goederen is onvermijdelijk binnen een centrumgebied. Een kortdurende belemmering van het verkeer is daar een gevolg van, maar wij zijn van mening dat er geen sprake zal zijn van een gevaarlijke of anderszins ongewenste situatie. Het uitgangspunt was dat de vrachtwagen tijdens het laden en lossen op het eigen terrein op het laad- en losperron geparkeerd zou staan. Over dit aspect van de bouwplan zijn eveneens zienswijzen ontvangen, reden waarom wij dit nader hebben laten onderzoeken door Juust. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in een memo met het onderwerp 'Verkeerskundige toets veilig laden en lossen' van 12 september 2023. Door Juust is geconcludeerd dat, op basis van de aan- en afrijroute en de voorgestelde rijcurve-analyse het voorstel van de ontwikkelaar niet realistisch is. Er zijn meerdere aanpassingen nodig aan de openbare ruimte om de route veilig af te leggen en het laad- en losdock te bereiken. De aanpassingen (het verwijderen van groenstroken) zorgen voor een verminderde verkeersveiligheid bij voetgangers, omdat de buffer tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers vervalst. Hierop is een drietal alternatieve manieren van laden en lossen onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat het laden en lossen op straat het meest gewenste alternatief is. De fysieke maatregelen blijven hierbij beperkt, alleen de groenstrook op het kruispunt tussen de Kievitenlaan en Egelantierlaan moet ingekort worden. Ondanks dat de oversteeklengte voor voetgangers hierbij groter wordt, is de maatregel nodig om het vrachtverkeer op een veilige manier de toekomstige supermarkt te bereiken. Bij het laden en lossen op straat is de beschikbare verhardingsbreedte niet voldoende voor een geparkeerde vrachtwagen en passerend gemotoriseerd verkeer naast elkaar. Nu er wel andere routes beschikbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer, vinden we dit, gelet op de beperkte tijd dat deze situatie zich voordoet en afgezet tegen de veiligheid, acceptabel. De overige alternatieven die door Juust zijn beoordeeld, zijn niet haalbaar gebleken, door overmatig ruimtegebruik en verkeersveiligheid. Hierbij hebben wij in onze overwegingen betrokken dat in het nieuwe bouwplan de koelruimte en magazijnruimte toenemen ten opzichte van de huidige winkel. De initiatiefnemer heeft te kennen gegeven dat hierdoor het grootste deel van het jaar met één bevoorrading per week kan worden volstaan en in de maanden juli en augustus viermaal per week bevoorraad moeten worden. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.
4. De huidige supermarkt heeft een zeer beperkt vloeroppervlak. Hierdoor kan de piek in de zomermaanden niet goed worden opvangen. Er is zowel te weinig ruimte voor de klanten als voor het uitstallen van het assortiment. Met het vergroten van het vloeroppervlak ontstaat er zowel voor meer klanten meer ruimte, zodat er niet meer in de winkel, of zelfs daarbuiten, gewacht hoeft te worden, en het beschikbare assortiment op een zodanige wijze kan worden uitgestald dat de klant zijn boodschappen ook eenvoudig kan vinden. Met formule van de gemakswinkel wordt, naast het gebruikelijke supermarktassortiment (waar ook drogisterijproducten een beperkt onderdeel van uitmaken), ingezet op het aanbieden van een groter assortiment verse eetwaren, zoals belegde broodjes en maaltijden die eenvoudig in het vakantieverblijf kunnen worden klaargemaakt. Wij volgen de ondernemer hierin dat deze toevoeging voorziet in een behoefte. De daghoreca kan, juist buiten de zomermaanden, ook een sociale functie hebben.
5. Betrokkene onderbouwt zijn stelling dat de ontwikkeling in strijd is met artikel 3.1.6 Bro (in het spraakgebruik: de ladder van duurzame verstedelijking) niet met argumenten. Hierbij wordt voorbij gegaan aan de uitgebreide ladderonderbouwing die aan de ontwikkeling ten grondslag is gelegd in bijlage 1 bij de ruimtelijke onderbouwing. Nu niet is gesteld, noch is gebleken dat deze

onderbouwing onvoldoende of onjuist zou zijn, zijn wij van mening dat wij onze besluitvorming hierop mochten en mogen baseren.

Conclusie

Het bouwplan is aangepast omdat het laadperron, mede als gevolg van ingediende zienswijzen en het verkeersonderzoek is komen te vervallen. De ruimtelijke onderbouwing zal op dit onderdeel eveneens worden aangepast, waarbij het memo van 12 september 2023 als bijlage zal worden toegevoegd.

3. Zienswijze reclamant onder 3

In de zienswijze worden, samengevat, de volgende argumenten naar voren gebracht:

1. De uitbreiding van de huidige Spar zal een grote impact hebben op het huidige winkelbestand en de omgeving. Betrokkene vreest dat dit de broodwinning voor vele kleine ondernemers in Cadzand erg moeilijk maakt.
2. Betrokkene vreest dat de bevoorrading van de gemakswinkel aan de zijde van de Kievitenlaan een belemmering vormt voor het verkeer rond het Duinplein en de mensen die van Noordzee Résidence Cadzand-Bad het dorp in komen of daarnaar terugkeren. Op dit moment wordt tijdens hoogseizoen tweemaal per dag geleverd, waarbij er vrachtwagens voor langere tijd geparkeerd staan.

Overwegingen

1. Betrokkene onderbouwt niet met argumenten waarom hij van mening is dat er sprake is van een grote impact op het bestaande winkelbestand, noch waarom dit negatief zou zijn. Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij dan ook naar wat wij bij zienswijze 2 onder punt 1 hebben overwogen.
2. Voor een inhoudelijke reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij dan ook naar wat wij bij zienswijze 2 onder punt 3 hebben overwogen.

Conclusie

Het bouwplan is aangepast omdat het laadperron, mede als gevolg van ingediende zienswijzen en het verkeersonderzoek is komen te vervallen. De ruimtelijke onderbouwing zal op dit onderdeel eveneens worden aangepast, waarbij het memo van 12 september 2023 als bijlage zal worden toegevoegd.

Bijlage 1: Verkeerskundige toets

Project Laden en lossen Kievitenlaan, Cadzand-Bad
Code 001190

Onderwerp Verkeerskundige toets veilig laden en lossen

Locatie Kapelle
Steller F. van Beek
Datum 12 september 2023

AANLEIDING

De gemeente Sluis heeft van ontwikkelaar Arlan Groep bv een verzoek ontvangen om op de hoek van de Kievitenlaan en Boulevard de Wielingen een supermarkt te ontwikkelen. De locatie is schematisch weergegeven in figuur 1. Voor de bevoorrading van de supermarkt is in het bouwplan rekening gehouden met een inpandig laad- en losdock. Om het laad- en losdock met een vrachtwagen te bereiken is het belangrijk dat een chauffeur dit veilig en met voldoende ruimte kan doen. De ontwikkelaar heeft een voorstel gedaan voor de aanrijroutes en de wijze waarop vrachtwagens het laad- en losdock betreden en verlaten. Hiervoor zijn aanpassingen aan de openbare ruimte nodig. De gemeente heeft aan Juust gevraagd om de voorgestelde wijze van laden en lossen verkeerskundig te toetsen.

In deze memo leest u de resultaten van deze verkeerskundige toets.



Figuur 1 | Ontwikkellocatie Kievitenlaan, Cadzand-Bad.

UITGANGSPUNTEN

Bij het opstellen van deze memo hebben we onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

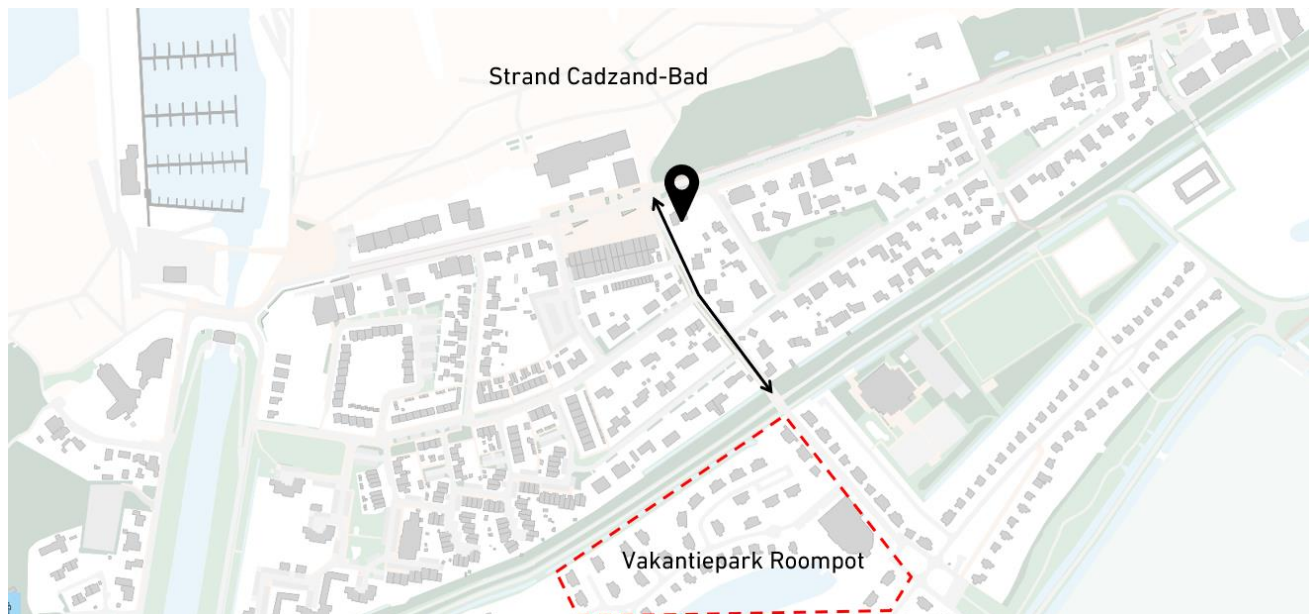
- Het toetsen van de aan- en afrijroutes is gedaan op basis van tekening '1604-vrachtwagen route situatie 1-1500.pdf'.
- Het toetsen van de rijcurve-analyse is gedaan op basis van tekening '1604-vrachtwagen draaicirkels 1-200.pdf' met datum 26-01-2023.
- Bij opgestelde rijcurve-analyses is uitgegaan van het ontwerpvoertuig van 16,50 meter, aangeleverd door ontwikkelaar Arlan Groep bv. In de bijlage 1 is een overzicht van dit voertuig bijgevoegd.

HUIDIGE SITUATIE

In deze paragraaf beschrijven we de huidige omgeving rond de ontwikkellocatie, net als het voorgestelde plan van de ontwikkelaar.

Omgeving bouwplan

De Kievitenlaan is een erftoegangsweg centraal gelegen in de kern van Cadzand-Bad. In figuur 2 is de ligging van de straat schematisch weergegeven. Er grenzen diverse woningen aan de Kievitenlaan. De straat zorgt het voor een verbinding tussen Boulevard de Wielingen en de Egelantierlaan, Nachtegalenstraat en Meester P.C. Hennequinlaan. De zuidelijke kant is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en alleen langzaam verkeer kan passeren richting het Roompot vakantiepark. De snelheidslimiet op de Kievitenlaan en omliggende straten is 30 kilometer per uur, wat aansluit bij de functie van erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, die deze straten vervullen.

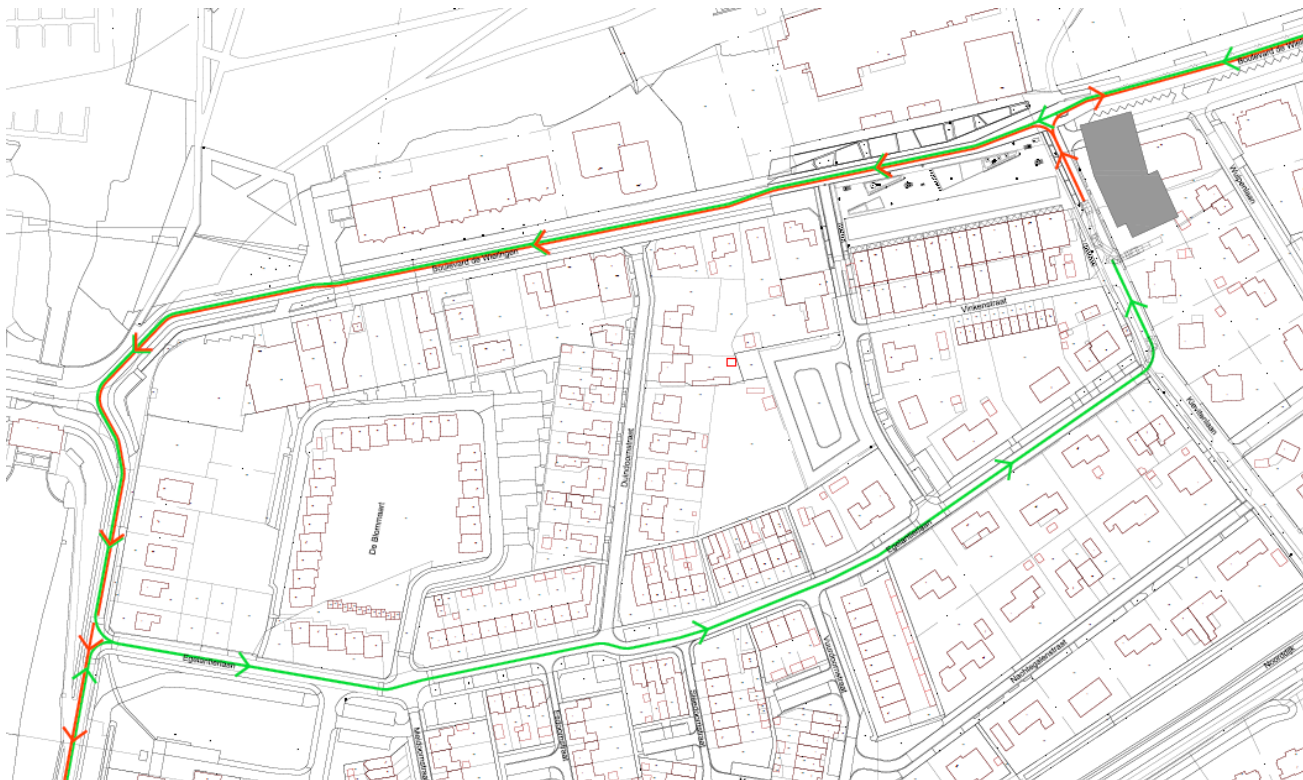


Figuur 2 | Verbinding Kievitenlaan.

Voorgestelde bouwplan

De ontwikkelaar heeft een voorstel gedaan voor de aan- en afrijroutes van bevoorradingsverkeer. Het benaderen van het laad- en losdock vindt plaats via Egelantierlaan en vervolgens de Kievitenlaan. Vertrek van bevoorradingsverkeer vindt plaats via de Kievitenlaan en Boulevard de Wielingen.

In figuur 3 zijn de voorgestelde routes weergegeven. De groene lijn geeft de aanrijroutes zowel vanuit het oosten als westen weer. De route bij het vertrek van bevoorradingsverkeer is weergegeven met de rode lijn.



Figuur 3 | Voorkeursvariant aanrijroute ontwikkelaar.

De ontwikkelaar heeft met behulp van een rijcurve-analyse inzichtelijk gemaakt of manoeuvres, horend bij de voorgestelde aan- en afrijroutes, in de fysieke ruimte mogelijk zijn. In figuur 4 zijn deze bewegingen met behulp van een rijcurvesimulatie weergegeven. Bij het inrijden van de Kievitenlaan vanuit de Egelantierlaan is onvoldoende manoeuvreerruimte beschikbaar. Ook bij het inrijden en verlaten van het inpandig laad- en losdock is onvoldoende manoeuvreerruimte beschikbaar. In beide gevallen is de ruimte van een groenstrook nodig om de manoeuvre mogelijk te maken.

De ontwikkelaar verzoekt daarom de groenstroken om te vormen tot verharding waardoor voldoende manoeuvreerruimte ontstaat. De op te heffen delen van de groenstroken zijn in figuur 4 groen gearceerd.



Figuur 4 | Rijcurve-analyse inclusief arcering om te vormen groenstroken.

VERKEERSKUNDIGE TOETS

In deze paragraaf analyseren we het voorgestelde plan van de ontwikkelaar. We beschouwen de gekozen aanrijroute naar de ontwikkellocatie en we toetsen de uitgevoerde rijcurvesimulatie op knelpunten.

Aan- en afrijroute

De ontwikkelaar heeft de voorgestelde route proefgereden met het maatgevend voertuig om na te gaan of de route realistisch is. Over de route geeft de ontwikkelaar het volgende aan:

'Gebleken is dat de draai vanaf de Egelantierlaan de Kievitenlaan op mogelijk is, mits een klein deel van de groenstrook wordt verwijderd. Dit is op de tekening in bijlage 3 aangegeven. Ook is op die tekening aangegeven welke maatregel noodzakelijk is in de Kievitenlaan, namelijk het fors inkorten van de daar aanwezig groenstrook zodat ter plaatse van de laad- en loshof een wegprofiel van 7 meter breed beschikbaar is. Overigens is dit laatste noodzakelijk voor alle bekeken varianten.'

Verkeerskundig gezien staan we achter de keuze voor deze route, gezien het aantal alternatieven zeer beperkt is. Echter heeft deze route onacceptabele gevolgen voor verkeersveiligheid en de inrichting van de openbare ruimte.

Zo is in figuur 4 en 5 is de groenstrook zichtbaar die opgeofferd moet worden voor de manoeuvre van de vrachtwagen. Door de ligging van Kievitenlaan, tussen het vakantiepark en het Duinplein en strand, is het aandeel voetgangers hoog. Er is bij de realisatie van de Kievitenlaan daarom bewust gekozen om het voetpad af te schermen van de rijbaan met behulp van een (groene) buffer. De kwetsbare voetgangers zijn dan beschermd van gemotoriseerd verkeer.

Als ervoor wordt gekozen om de groenstrook te verwijderen, vervalt de beschermende functie van de buffer. Er ontstaat dan één verhardingsoppervlak met een breedte van bijna 10 meter. Dit heeft een snelheidsverhogende werking en zorgt ervoor dat alle verkeersstromen volledig gemengd zijn. Daarnaast zorgt één breed verhardingsoppervlak voor oneigenlijk gebruik van de ruimte door het parkeren van voertuigen in deze ruimte. Ieder geparkeerd voertuig maakt het bereiken van het laad- en losdock dan direct onmogelijk. Dit voorstel is verkeerskundig gezien daarom niet acceptabel.

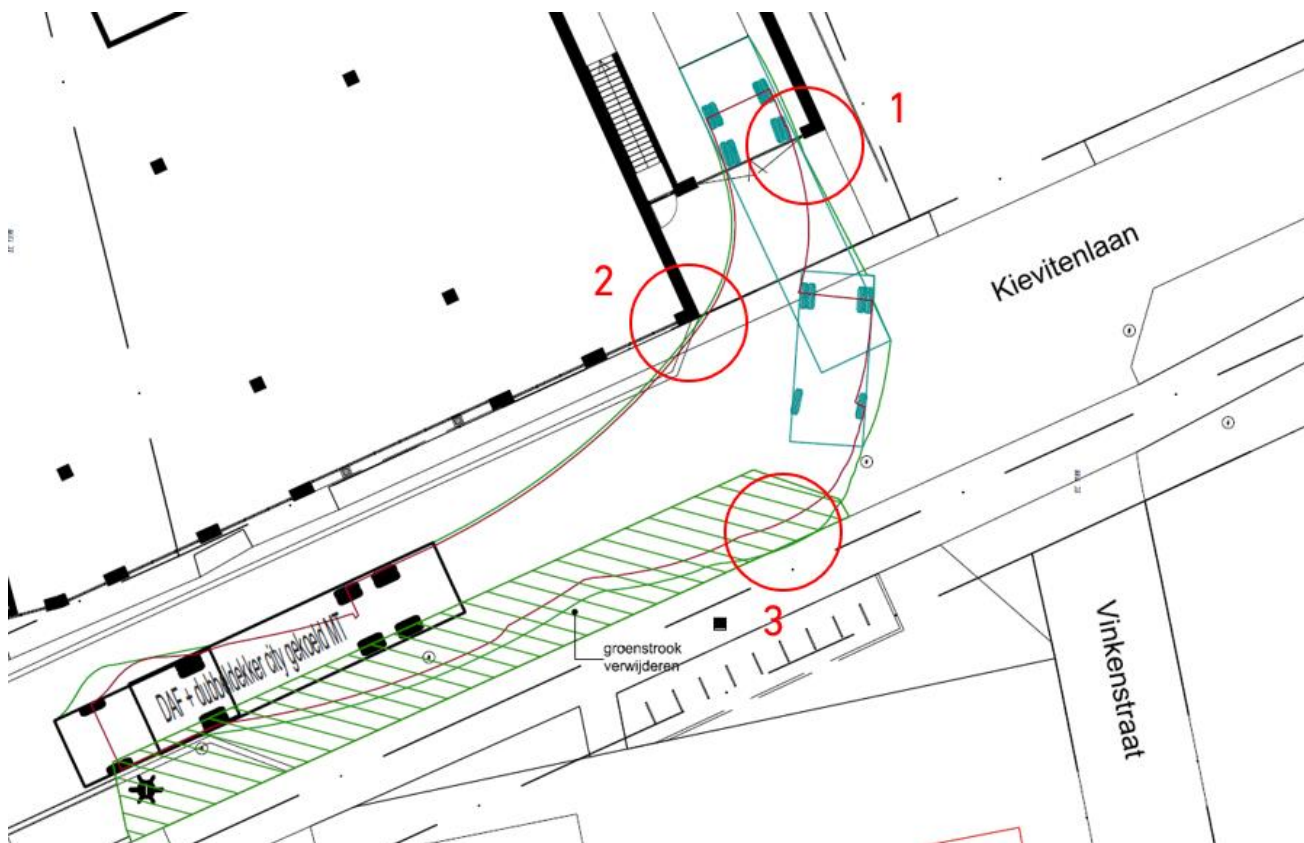


Figuur 5 | Kievitenlaan, Cadzand-Bad.

Laden en lossen

De ontwikkelaar heeft een rijcurvesimulatie uitgevoerd om aan te tonen of het laad- en losdock bereikbaar is met het beoogde maatgevend voertuig (vrachtwagen met oplegger, 16,50 meter). Daarbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat een dergelijke analyse een theoretische benadering is van de werkelijkheid.

In de rijcurvesimulatie zien we meerdere knelpunten die de haalbaarheid van het ontwerp in de weg zitten. In figuur 6 is de rijcurvesimulatie weergegeven, met daarop de locatie van de knelpunten aangegeven. Onder de figuur lichten we de knelpunten toe.

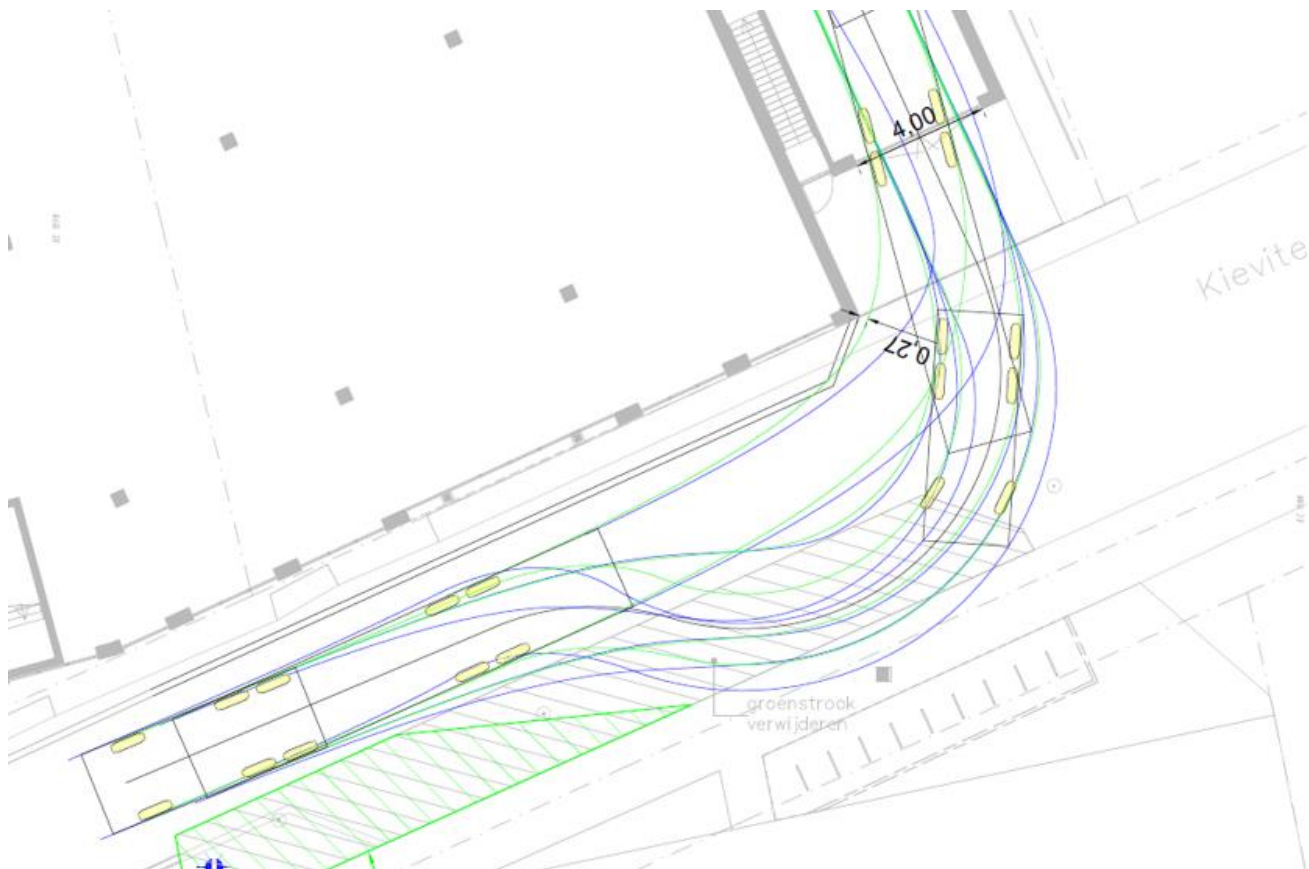


Figuur 6 | Knelpunten rijcurve-analyse.

We zien dat er bij het opstellen van de rijcurve-analyse met een aantal zaken geen rekening is gehouden. Zo is er geen rekening gehouden met schuwafstand, de afstand tussen het voertuig en de omgeving waar een chauffeur rekening mee houdt tijdens het besturen van het voertuig. In de rijcurve is te zien dat het voertuig onrealistisch dicht bij de bebouwing komt.

Daarnaast is de simulatie uitgegaan van de bestaande grens tussen de groenstrook en het voetpad. De groenstrook heeft een belangrijke functie, namelijk het beschermen van kwetsbare voetgangers. Als de groenstrook wordt verwijderd ten behoeve van de bevoorrading verdwijnt de beschermende werking van de buffer. Er ontstaat dan één groot verhardingsvlak van bijna tien meter breed. Daardoor ontstaat de kans dat er geparkeerd wordt op de brede verharding, waardoor het in- of uitrijden belemmerd wordt. Ook is er dan voor voetgangers geen aparte ruimte meer in het straatprofiel waardoor ze niet beschermd zijn.

Als er wel rekening gehouden wordt met de eerder genoemde schuwafstand, is het gevolg dat er meer ruimte benodigd is voor de manoeuvres van het voertuig. Als controle daarvan hebben we een tweede rijcurvesimulatie uitgevoerd op basis van de situatietekening, om te analyseren of er nog andere mogelijkheden bestaan. Een uitgangspunt hierbij was dat er rekening gehouden werd met een schuwafstand tot randen van de bebouwing. In figuur 7 is deze rijcurvesimulatie weergegeven.



Figuur 7 | Rijcurvesimulatie Juust.

Alhoewel het theoretisch mogelijk is om enige schuwafstand in acht te houden bij het manoeuvreren, is het gevolg dat de vrachtwagen verder over het voetpad zwaait. Dit is ongewenst.

Op basis van bovenstaande rijcurvesimulaties en de knelpunten die daarbij horen concluderen we dat de inrichting op de situatietekening realistisch gezien niet haalbaar is. De verkeersveiligheid van voetgangers komt ermee in het gevaar.

Naast de bovenstaande simulatie hebben we ook gesimuleerd of het mogelijk is om de bevoorrading uit te voeren met kleinere voertuigen, zoals een bakwagen. Uit deze simulaties blijkt dat bij de bevoorrading van de supermarkt met deze voertuigen ook aanpassingen aan de openbare ruimte nodig zijn. Het gaat hierbij om het verwijderen van de groenstroken. We achten deze daarom niet geschikt. In bijlage 3 en 4 zijn de aanvullende rijcurvesimulaties weergegeven, samen met de het gebruikte voertuig.

Op basis van de aan- en afrijroute en de voorgestelde rijcurve-analyse stellen we dat het voorstel van de ontwikkelaar niet realistisch is. Er zijn meerdere aanpassingen nodig aan de openbare ruimte om de route veilig af te leggen en het laad- en losdock te bereiken. De aanpassingen (het verwijderen van groenstroken) zorgen voor een verminderde verkeersveiligheid bij voetgangers, omdat de buffer tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers vervalt.



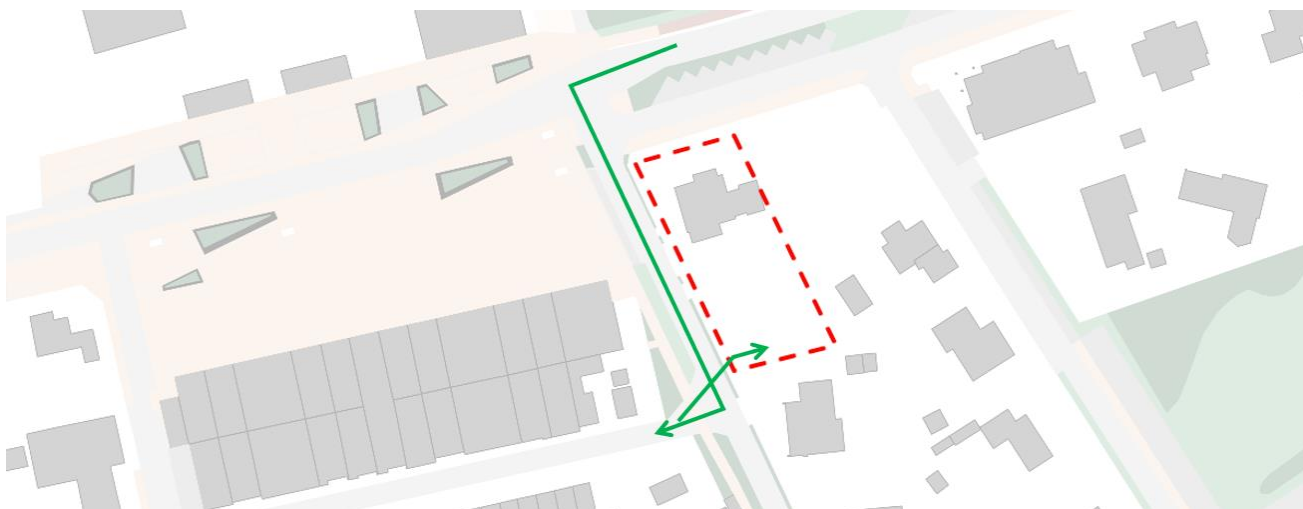
Alternatieve manier van laden en lossen

In deze paragraaf gaan we in op een aantal mogelijke alternatieve manieren van laden en lossen. Onderstaande mogelijkheden toetsen we.

- Inrijden laad- en losdock via Kievitenlaan – Vinkenstraat
- Uitrijden laad- en losdock richting het zuiden via de Kievitenlaan
- Laden en lossen op straat

Inrijden via Kievitenlaan - Vinkenstraat

In deze alternatieve route rijdt de vrachtwagen vanuit het noorden vooruit de Kievitenlaan in, om vervolgens een klein stuk de Vinkenstraat in te rijden en achteruit het pand van de supermarkt te bereiken. In figuur 8 is deze manier van aanrijden weergegeven. De ontwikkelaar heeft in de onderbouwing in bijlage 2 al benoemd dat deze variant mogelijk is. In figuur 9 is het inrijden van de Vinkenstraat getoetst met behulp van een rijcurvesimulatie.



Figuur 8 | Weergave aanrijden variant 2.



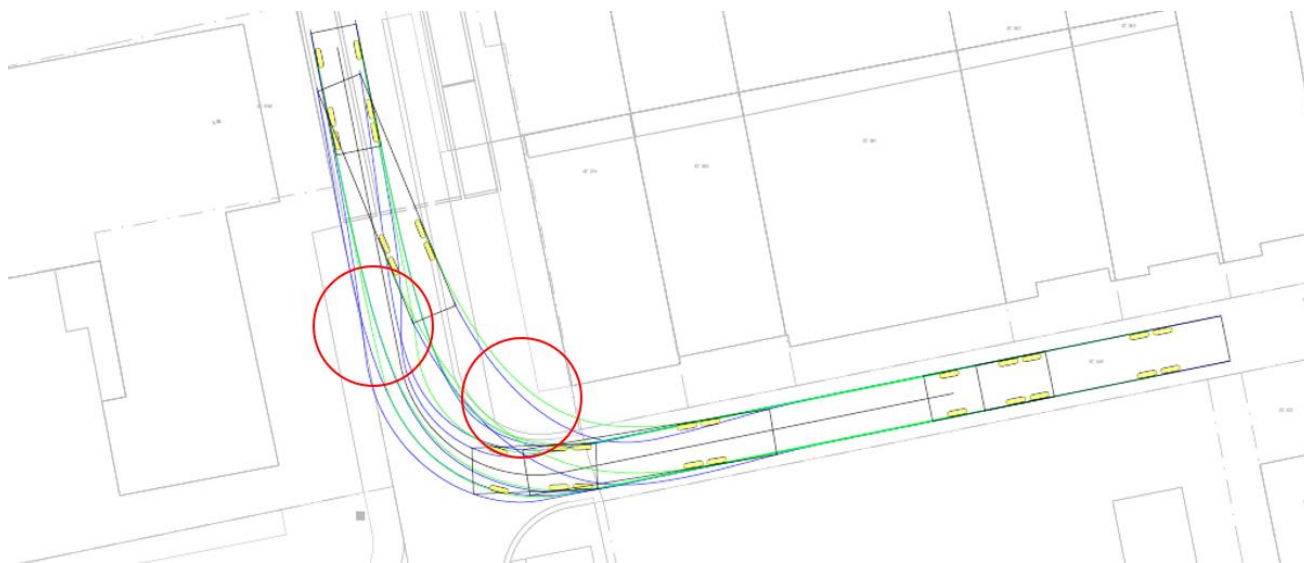
Figuur 9 | Rijcurvesimulatie inrijden Vinkenstraat.

Het uit- en afrijden vindt plaats via het noorden (Kievitenlaan, Boulevard de Wielingen), westen (Vinkenstraat, Leeuwerikenlaan) of zuiden (Kievitenlaan, Egelantierlaan). De bocht richting het noorden is niet realistisch gezien niet mogelijk in verband met de rijcurves (weergegeven in figuur 5) en de benodigde aanpassingen aan de openbare ruimte.

Het uitrijden richting het westen vindt plaats via de Vinkenstraat en de Leeuwerikenlaan. Deze bocht is gezien de bebouwing en rijbaanbreedtes onmogelijk voor het maatgevende voertuig. De rijcurvesimulatie voor deze bocht is weergegeven in figuur 10.



Te zien is dat de vrachtwagen niet binnen de grenzen van de rijbaan blijft tijdens het nemen van de bocht en dat de vrachtwagen ver over het trottoir rijdt in de binnenbocht. Door geparkeerde voertuigen is de beschikbare ruimte nog beperkter. In figuur 11 is de straat weergegeven en is te zien dat er voertuigen deels in de benodigde ruimte staan.



Figuur 10 | Rijcurvesimulatie uitrijden Vinkenstraat – Leeuwerikenlaan.



Figuur 11 | Geparkeerde voertuigen Leeuwerikenlaan.

Uitrijden richting het zuiden via Kievitenlaan

De laatst onderzochte mogelijkheid is het uitrijden van het laad- en losdock richting het zuiden, om vervolgens via de Egelantierlaan de kern van Cadzand-Bad te verlaten. De rijcurvesimulatie van het uitrijden richting het zuiden is weergegeven in figuur 12.



Figuur 12 | Rijcurvesimulatie uitrijden zuiden op Kievitenlaan.

Deze manier van uitrijden is in deze situatie niet realistisch, omdat de vrachtwagen te dichtbij de bebouwing komt en vervolgens de perceelsgrens overschrijdt, dit is ongewenst. Er zijn ook aanpassingen nodig aan de groenstroken van de Kievitenlaan, wat wel acceptabel is omdat dit ter hoogte van het kruispunt is.

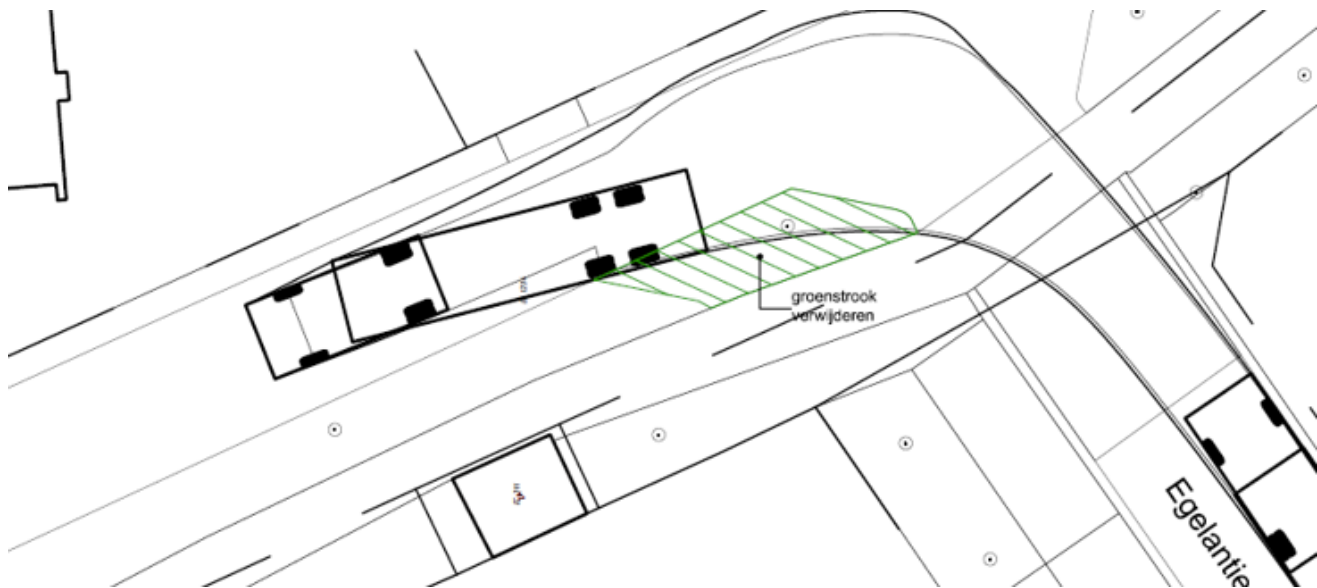
Laden en lossen op straat

Bij het laden en lossen op straat parkeert de vrachtauto op de rijbaan van de Kievitenlaan, waardoor een deel van de straat geblokkeerd wordt. In de huidige situatie is de Kievitenlaan vormgegeven als erftoegangsweg met een verhardingsbreedte van maximaal 4,60 meter. Uitgaande van een maximale breedte van geconditioneerd vervoer van 2,60 meter, blijft er nog 2,00 meter over voor auto's en fietsers om te passeren. In figuur 13 is de locatie van het laden en lossen op straat weergegeven.



Figuur 13 | Beoogde locatie laden en lossen op straat.

De overgebleven ruimte is te krap voor autoverkeer om te passeren, maar voor fietsers is dit voldoende. Autoverkeer heeft daarnaast de mogelijkheid om via de Egelantierlaan en Leeuwerikenlaan te rijden. De benodigde aanpassingen aan de openbare ruimte beperken zich tot het inkorten van de groenstrook op het kruispunt tussen de Kievitenlaan en Egelantierlaan. Dit is weergegeven in figuur 14.



Figuur 14 | In te korten groenstrook op de Kievitenlaan.

Alle getoetste alternatieven voor het laden en lossen hebben beperkingen, waarbij fysieke aanpassingen aan de openbare ruimte nodig zijn.

Bij het laden en lossen op straat is de beschikbare verhardingsbreedte niet voldoende voor een geparkeerde vrachtwagen en passerend gemotoriseerd verkeer naast elkaar. Er zijn wel andere routes beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer waardoor het laden en lossen op straat een realistische mogelijkheid is.

De overige alternatieven die we getoetst hebben zijn niet haalbaar in de huidige situatie, door overmatig ruimtegebruik en verkeersveiligheid. Om voldoende ruimte te creëren voor de manoeuvres van een vrachtwagen zijn ingrijpende maatregelen nodig aan de groenstroken. Hierdoor kan de verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet gewaarborgd worden.

Bij het laden en lossen op straat blijven de fysieke maatregelen beperkt. De groenstrook dient ingekort te worden op het kruispunt tussen de Kievitenlaan en Egelantierlaan. Ondanks dat de oversteeklengte voor voetgangers groter wordt, is de maatregel nodig om vrachtverkeer op een veilige manier de toekomstige supermarkt te bereiken.

CONCLUSIE

Het voorstel van de ontwikkelaar doelt op een situatie waarbij het laden en lossen op locatie inpandig wordt opgelost. De vormgeving van het bouwplan sluit hierbij aan. Uit de analyse van de aan- en afrijroutes en het laden en lossen is echter gebleken dat het voorstel van de ontwikkelaar fysiek en verkeerskundig gezien niet mogelijk is.

Er zijn meerdere alternatieven getoetst, en uiteindelijk is in samenspraak met de gemeente Sluis gekeken naar het laden en lossen op straat. Dit brengt op zichzelf nadelen mee, maar is zowel fysiek als verkeerskundig op een acceptabele manier te organiseren.

De benodigde (fysieke) maatregelen beperken zich tot het inkorten van de groenstrook op het kruispunt tussen de Kievitenlaan en Egelantierlaan.

ADVIES

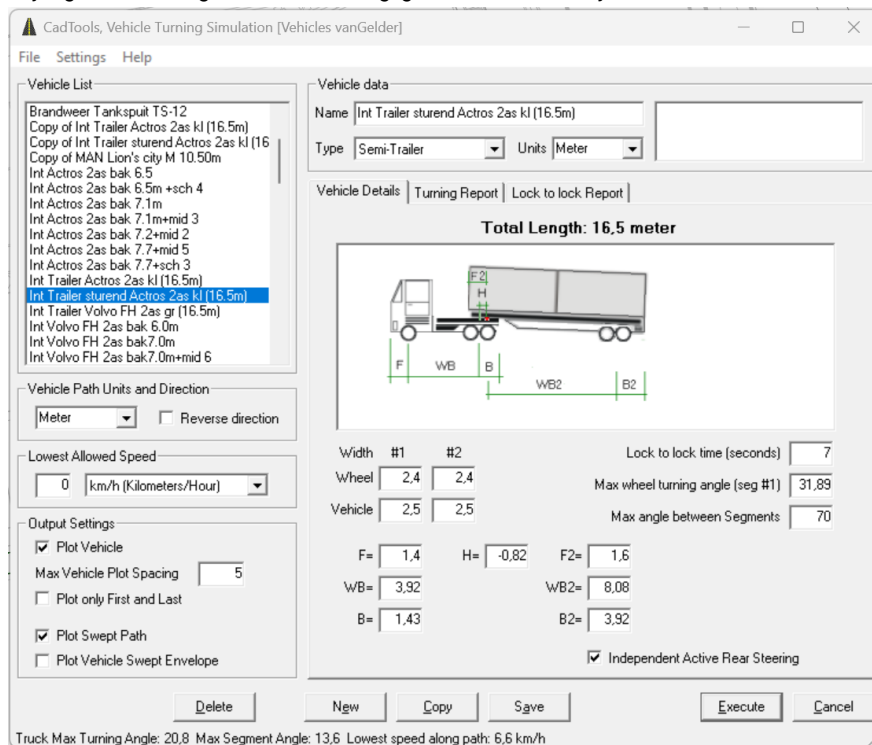
De voorgestelde aan- en afrijroutes voor de bevoorrading en de getoetste mogelijkheden voor het laden en lossen zijn, door zwaarwegende factoren met betrekking tot verkeersveiligheid en gevolgen voor de openbare ruimte, niet mogelijk. De beschikbare ruimte is niet voldoende om bijzondere manoeuvres uit te voeren met een groot voertuig.

Om in de toekomst een verkeersveilige situatie op de Kievitenlaan te creëren zijn aanpassingen nodig. In een ideale situatie wordt de winkel bevoorrad op een manier waarbij de vrachtwagen op eigen terrein kan staan, er geen aanpassingen nodig zijn aan de openbare ruimte, waarbij niet achteruit gereden hoeft te worden en waarbij de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers niet in gevaar komt. De verkeersveiligheid weegt daarbij het zwaarst.

In een acceptabele situatie blijft de huidige inrichting behouden bij de komst van de ontwikkeling. De terugkomende negatieve effecten van de ontwikkeling op de openbare ruimte, zijn ongewenst.

We adviseren om het laden en lossen op straat te organiseren. Deze oplossing is inpasbaar met beperkte fysieke aanpassingen aan de openbare ruimte en is verkeerskundig acceptabel. Fietzers kunnen nog steeds passeren, en voor auto's is er een alternatieve route nabij. In de huidige situatie wordt voor omliggende horeca het laden en lossen ook op straat uitgevoerd. Er is risico op andere nadelen op de directe omgeving, zoals tijdelijke geluidsoverlast.

Bijlage 1 | Maatgevend voertuig gebruikt in de rijcurvesimulaties.



Bijlage 2 | Mogelijke aan- en afrijroutes leveranciers

Beschouwing bevoorradings winkel

Om de gemakswinkel te bevoorraden is een overdekte laad- en loshof bedacht aan de Kievitenlaan naast het gebouw. De vrachtauto dient hier achteruit in te rijden vanaf de Kievitenlaan. Van belang is te melden dat de vrachtauto zowel vanaf de Boulevard de Wielingen uit noordelijke richting kan komen als vanaf zuidelijke richting langs het kanaal (vanuit Retranchement). Er zijn een vijftal varianten bekeken om de laad- en loshof te bereiken, welke hierna worden opgesomd.

1. Achteruit de Kievitenlaan in vanaf de Boulevard de Wielingen en vervolgens achteruit de hof in. Hierna vooruit weggrijden via de Kievitenlaan en vervolgens links- of rechtsaf de Boulevard de Wielingen op.
2. Vooruit de Kievitenlaan in vanaf de Boulevard de Wielingen en vervolgens rechtsaf een stuk de Vinkenstraat in en dan achteruit de hof in. Hierna vooruit weggrijden via de Kievitenlaan en vervolgens links- of rechtsaf de Boulevard de Wielingen op.
3. Via de Leeuwerikenlaan de Vinkenstraat in, dan linksaf de Kievitenlaan in en dan achteruit de hof in. Hierna vooruit weggrijden via de Kievitenlaan en vervolgens links- of rechtsaf de Boulevard de Wielingen op.
4. Vooruit de Kievitenlaan in vanaf de Boulevard de Wielingen tot voorbij huisnummer 2 en vervolgens achteruit de hof in. Hierna vooruit weggrijden via de Kievitenlaan en vervolgens links of rechtsaf de Boulevard de Wielingen op.
5. Vanaf de Scheldestraat de Egelantierlaan in. Aan het eind linksaf de Kievitenlaan op tot voorbij de laad- en loshof en vervolgens achteruit de hof in. Hierna vooruit weggrijden via de Kievitenlaan en vervolgens links- of rechtsaf de Boulevard de Wielingen op.

Ad. 1

Bij deze variant moet erg veel achteruit gereden worden. De start vanaf de Boulevard de Wielingen is lastig vanwege de drukte daar. Verder is de insteek dat omwille van de veiligheid achteruit rijden tot een minimum beperkt moet worden. Deze variant valt daarom af.

Ad. 2

Deze variant is beoordeeld door de vervoerder. Qua draaicirkels is deze variant weliswaar uitvoerbaar, maar wel krap aan alle kanten, wat de kans op schade vergroot. Bovendien is het zicht van de chauffeur op de omgeving slecht en dient er derhalve altijd een extra verkeersregelaar aanwezig te zijn tijdens het laden en lossen.

Ad. 3

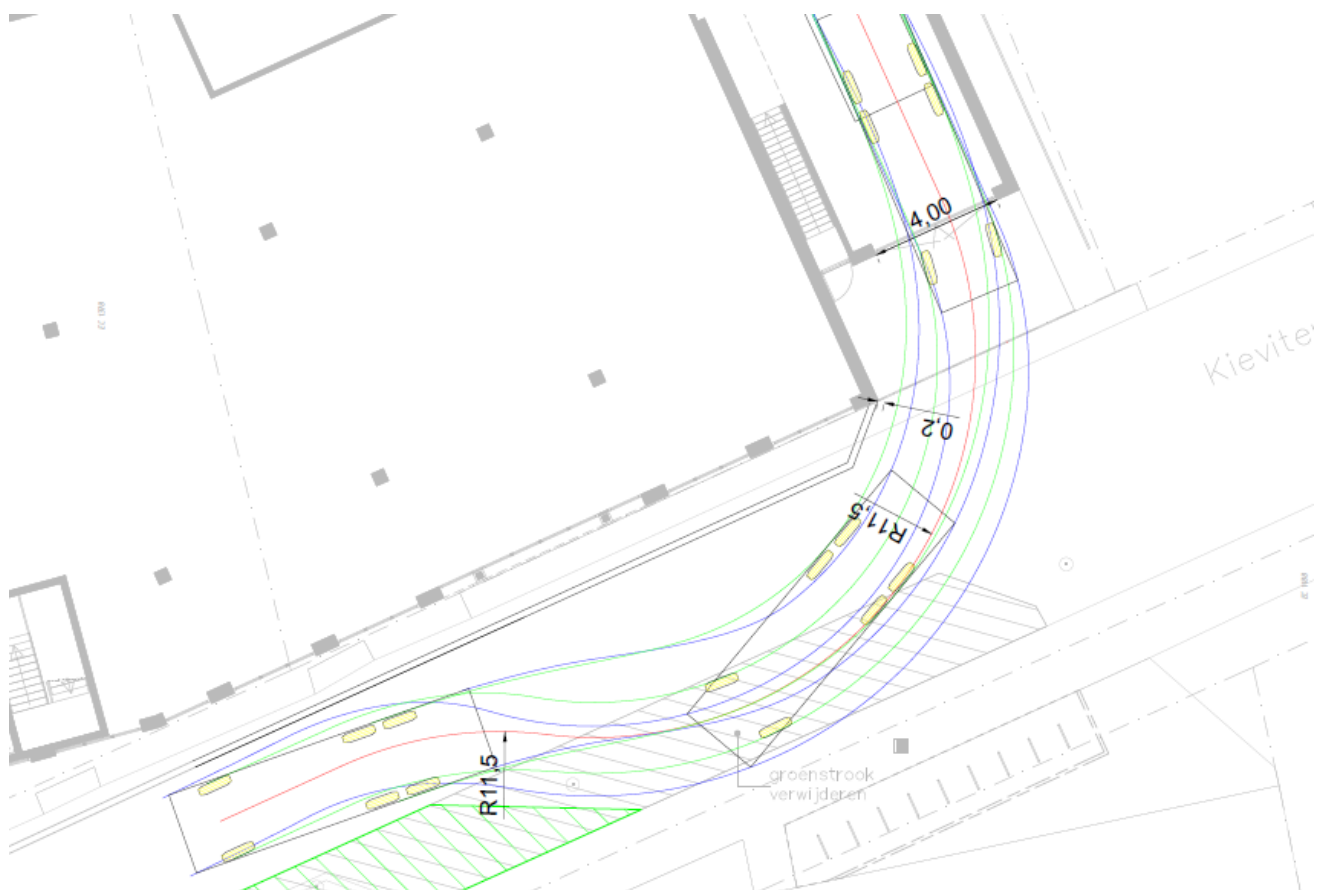
Vanaf de Leeuwerikenlaan linksaf de Vinkenstraat in is niet mogelijk omdat de eigendomsgrenzen van de ontwikkeling aan Duinplein-West daarvoor te ver op de Leeuwerikenlaan liggen. Hierdoor kan de draaicirkel niet gehaald worden op openbaar terrein, helemaal niet nu de verwachting is dat op de erfgrans gebouwd gaat worden. Deze variant valt daarom af.

Ad. 4

Deze variant is eerder beschouwd en ook voorgelegd aan de vervoerder. Behalve dat twee groenstroken moeten verdwijnen in de Kievitenlaan, moet de chauffeur "tegen de hand in" achteruit rijden hetgeen slecht zicht oplevert en dus geen veilige situatie oplevert.

Ad 5.

Deze variant is inzichtelijk gemaakt op bijgevoegde overzichtstekening (bijlage 2). Om deze variant te beoordelen is ter plekke proefgereden met een 16,5m lange truck met oplegger (zie voor foto's bijlage 1). Gebleken is dat de draai vanaf de Egelantierlaan de Kievitenlaan op mogelijk is, mits een klein deel van de groenstrook wordt verwijderd. Dit is op de tekening in bijlage 3 aangegeven. Ook is op die tekening aangegeven welke maatregel noodzakelijk is in de Kievitenlaan, namelijk het fors inkorten van de daar aanwezig groenstrook zodat ter plaatse van de laad- en loshof een wegprofiel van 7 meter breed beschikbaar is. Overigens is dit laatste noodzakelijk voor alle bekeken varianten. Voor deze variant kan de conclusie worden getrokken dat de vrachtauto minimaal achteruit hoeft te rijden met optimaal zicht voor de chauffeur. Deze variant heeft dan ook verreweg de voorkeur. Als compensatie voor het weghalen van het groen zou gedacht kunnen worden aan afzooming van het Duinplein aan de Oostzijde met enkele groenstroken met bomen in de lijn met reeds aanwezige plantvakken.

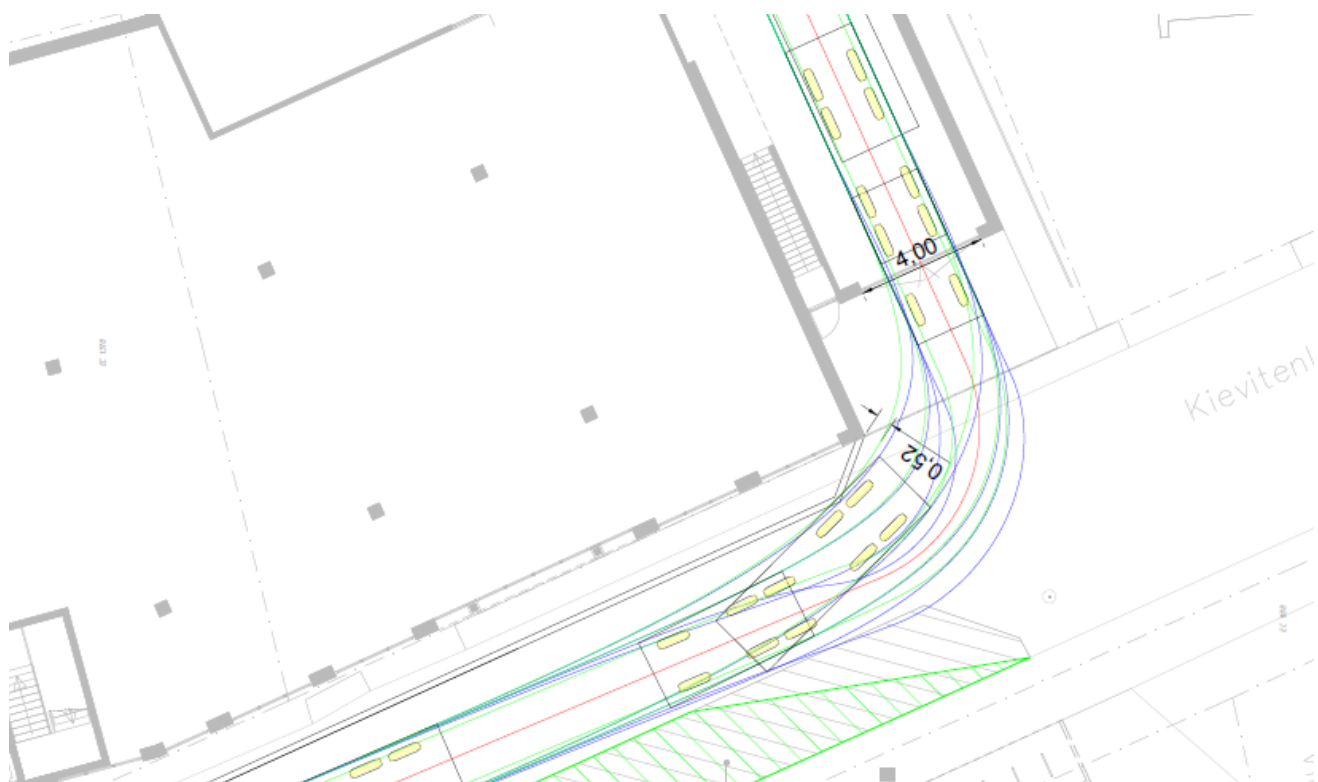


Ontwerpvoertuig:

Total Length: 9,85 meter

Diagram of a truck with dimensions **F**, **WB**, and **B** indicated below the vehicle.

Width #1	Lock to lock time (seconds)	7
Wheel 2,4	Max wheel turning angle (seg #1)	39,04
Vehicle 2,5	Max angle between Segments	70
F= 1,36		
WB= 5,15		
B= 3,34		



Ontwerpvoertuig:

Total Length: 9,86 meter

Width	#1	#2	Lock to lock time (seconds)	7	
Wheel	1,74	1,74	Max wheel turning angle (seg #1)	36	
Vehicle	2,23	2,23	Max angle between Segments	70	
F=	1,01	H=	-0,05	F2=	1,23
WB=	3	WB2=	4		
B=	0,93	B2=	1,9		

Bijlage 2: Bezonningsstudie

