



Gemeente Epe

Zienswijzennota

Ontwerp bestemmingsplan VMI

<anoniem>

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Zienswijzen	4
3. Ambtshalve aanpassingen	35
4. Hoorzittingen	36
Bijlage 1; oplegnotitie akoestisch onderzoek industrielawaai	37
Bijlage 2; Stikstofdepositie VMI	38
Bijlage 3; AERIUS-berekening verbinding Ledderweg – N309	39
Bijlage 4; Stikstofdepositie aanleg verbindingsweg	40
Bijlage 5; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï.....	41
Bijlage 6; oplegnotitie flora- en faunaonderzoek	42
Bijlage 7; Plan van aanpak inrichting gebieden met bestemming natuur	43

1. Inleiding

De voorliggende zienswijzennota bevat de verantwoording van de binnengekomen zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan VMI.

Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in de uitbreidingsplannen van het bedrijf VMI tussen de Gelriaweg en de Ledderweg, in combinatie met natuur- en landschapsontwikkeling en een verbeterde ontsluiting van het bedrijf en buurtschap Zuuk. De eerder ingediende inspraakreacties op de Totaalvisie en overlegreacties op het voorontwerp zijn betrokken bij het opstellen van dit ontwerp bestemmingsplan.

Met ingang van 9 mei 2019 heeft het plan gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen bij het Omgevingsloket in het gemeentehuis te Epe. Ook is het plan via www.ruimtelijkeplannen.nl in te zien geweest.

Gedurende de bovengenoemde periode zijn 14 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend. Verder dienen zienswijzen aan enkele eisen te voldoen: ondertekening, naam en adres van de indiener, dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen de zienswijze is gericht, en de gronden van de zienswijze. Alle zienswijzen voldoen aan deze eisen en zijn daarom ontvankelijk.

Van elk van de binnengekomen zienswijzen wordt in hoofdstuk 2 een samenvatting weergegeven, voorzien van een gemeentelijke reactie.

Ambtshalve aanpassingen

De gemeente heeft de mogelijkheid om na de termijn van terinzagelegging, bij vaststelling, zogenoemde ambtshalve aanpassingen door te voeren in het bestemmingsplan. Dit betreft ondergeschikte wijzigingen ter verbetering van het plan, die geen directe invloed hebben op de aard van het plan. In hoofdstuk 3 is voor de volledigheid een overzicht gegeven van de ambtshalve aanpassingen die worden doorgevoerd, voorzien van een korte uitleg over de noodzaak van de aanpassing.

Hoorzittingen

Wethouder R.A.J. Scholten (Ruimtelijke Ordening) heeft alle indieners van een zienswijze uitgenodigd de zienswijzen mondeling te komen toelichten bij hem. Eén indiener van een zienswijze heeft van die gelegenheid gebruik gemaakt. De zienswijze is waar nodig aangevuld met tijdens de hoorzittingen aangedragen punten. Een verslag van de hoorzitting is als bijlage bij deze nota toegevoegd.

2. Zienswijzen

1. Zienswijze van Fietzersbond afdeling Epe, Klaverkamp 76, 8162 HT Epe, d.d. 21 mei 2019 (ingekomen 27 mei 2019)

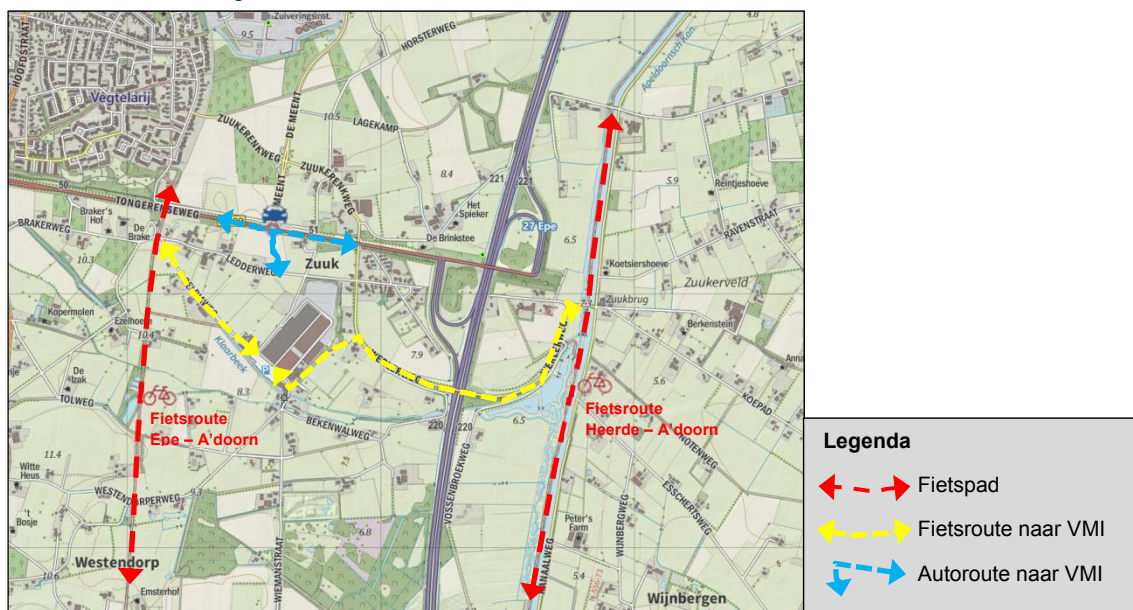
Samenvatting reactie

- a. Reclamant merkt op dat nergens in het plan is verantwoord hoeveel (brom)fietsers te verwachten zijn, uit welke richting die fietsers komen en welke routes zij volgen naar het bedrijf. Als gevolg van diverse ontwikkelingen neemt, volgens reclamant, het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer toe. Ook gemeente Epe werkt hieraan mee door bijvoorbeeld de aanleg van de snelle fietsroute over het voormalige spoorbaantraject en het fietspad (Jaagpad) langs het Apeldoorns Kanaal.

Reclamant stelt vast dat onvoldoende is onderkend, onderzocht en onderbouwd hoe de fietsstromen van en naar VMI zich de komende jaren ontwikkelen. Reclamant dringt aan alsnog onderzoek daarnaar te doen. Daarbij dient volgens reclamant ook gekeken te worden naar de fietsveiligheid op de wegen die de snelle fietsroute en het Jaagpad met VMI verbinden (Gelriaweg, Ledderweg, Werlerweg). Tevens bepleit reclamant een fietsentree aan de Gelriaweg, zodat fietsers ook vanaf de zuidzijde het bedrijfsterrein en de fietsenstalling kunnen bereiken.

Reactie gemeente

- Ad a. Reclamant merkt terecht op dat in het bestemmingsplan en achterliggende onderzoeken beperkt aandacht is geschonken aan de ontwikkeling van fietsverkeer van en naar VMI. Dit heeft te maken met de systematiek van een bestemmingsplan en de onderzoeken. Autoverkeer is voor diverse onderzoeken – zoals luchtkwaliteit, geluid, etc. – de bepalende factor. Ook voor wat betreft ruimtebeslag is autoverkeer van grotere invloed dan bijvoorbeeld fietsers. Een autoparkeerplaats neemt immers meer ruimte in beslag dan een fietsparkeerplaats. In het bestemmingsplan is daarom rekening gehouden met een worstcasescenario, waarin het autogebruik maximaal is. Als het plan, met dit scenario, uitvoerbaar is, dan is het plan ook uitvoerbaar met minder autogebruik en meer fietsgebruik. Voor wat betreft de fietsstromen wordt gemeld dat VMI de huidige fietsentree aan de Gelriaweg handhaaft. Er komt geen nieuwe fietsentree aan de noordzijde. Daarnaast is het voor werknemers verboden om over het terrein van VMI te fietsen van de noordelijke entree naar de fietsentree aan de Gelriaweg. Als gevolg hiervan worden de fietsstromen gescheiden van het autoverkeer en ontstaat een veilige fietsroute van en naar VMI. Op onderstaande afbeelding is weergegeven hoe de verkeersstromen zich in de toekomst ontwikkelen en deze van elkaar worden gescheiden.



Afbeelding 1: fietsroutes van en naar VMI

Conclusie

De zienswijze geeft **geen** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

2. Zienswijze van ARAG, Postbus 230, 3830 AE Leusden, namens [reclamant A], d.d. 11 juni 2019 (ingekomen 12 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant is van mening dat er onvoldoende maatregelen zijn genomen met betrekking tot de nieuwe verbindingsweg om overlast voor direct omwonenden te voorkomen. Reclamant doet enkele voorstellen, zoals een aarden wal of meer groenblijvend struweel, om overlast te voorkomen.
- b. Reclamant vreest dat het nieuwe struweel langs de N309 en de verbindingsweg onvoldoende is om lichthinder van langsrijdend verkeer te voorkomen, met name in de herfst- en winterperiode. Reclamant stelt voor om in overleg met omwonenden een gevarieerder struweel te plannen dat sneller groeit of meer volwassen is met een variatie aan groenblijvers en bijvoorbeeld bladhoudende berken. De overlast zou volgens reclamant verder worden beperkt door het struweel op een aarden wal van 1 - 1,5 meter hoog te planten.
- c. Reclamant merkt op dat de geplande natuurcompensatie voor een groot gedeelte is gesitueerd ten zuidoosten en ten westen van VMI, maar onvoldoende tot nagenoeg niet aan de noordzijde bij de nieuwe inrit van VMI. Reclamant ziet graag dat ook aan de noordzijde, op het perceel waarop ook de verbindingsweg wordt gerealiseerd, eveneens natuurcompensatie wordt gerealiseerd.
- d. Volgens reclamant is in het verkeersonderzoek ten onrechte onvoldoende tot nagenoeg geen aandacht besteed aan het gedeelte Ledderweg/Brakerweg. Reclamant vreest enerzijds sluipverkeer richting Emst en Vaassen en anderzijds onveilige situaties op de kruising met de nieuwe verbindingsweg, omdat verkeer vanaf de N309 naar VMI en terug onvoldoende oog zou hebben voor (fiets)verkeer op de Ledderweg. Reclamant verzoekt dan ook om snelheid beperkende maatregelen te nemen en een afslagverbod in te stellen, dan wel de weg alleen voor bestemmingsverkeer open te stellen.
- e. Reclamant heeft tijdens de jaarlijkse bijeenkomst van VMI gehoord dat door veranderde omstandigheden de hallen niet meer de hoogte van 12 meter hoeven te hebben. Reclamant verzoekt dan ook om het bestemmingsplan hierop aan te passen en de daadwerkelijke door het bedrijf benodigde bouwhoogte op te nemen.
- f. Reclamant vindt dat het plan onvoldoende maatregelen bevat om overlast vanaf de nieuwe inrit en parkeerplaats te voorkomen. Reclamant stelt een flinke buffer van struweel op een aarden wal voor, die hoog genoeg is om schijnsel van de verlichting van personen- en/of vrachtauto's te beperken. Deze buffer zou vanaf de nieuwe inrit van VMI in een halve cirkel langs de portierswoning gesitueerd dienen te worden.
- g. Reclamant wenst graag duidelijkheid over de overnachtingsmogelijkheden voor buitenlandse chauffeurs. Op dit moment zijn hiervoor voorzieningen aan de Gelriaweg. Uit het plan blijkt niet of deze voorzieningen daar blijven dan wel verplaatst worden. Reclamant vreest dat chauffeurs hun vrachtauto parkeren bij de nieuwe inrit. Reclamant wil de garantie dat hij hier geen last van zal hebben.
- h. Reclamant gaat ervan uit dat hij aanvullende geluidsisolerende maatregelen moet nemen om overlast van de verplaatste inrit, ten opzichte van de ontwikkelingsvisie, te beperken. Dit is volgens reclamant niet meegenomen in het voorliggend bestemmingsplan.
- i. Reclamant wijst op een verhoogd risico op criminaliteit als gevolg van den nieuwe situatie. Volgens reclamant opereren criminelen bij voorkeur op locaties nabij uitvalswegen. Reclamant voelt zich dan ook genooddaakt om aanvullende preventiemaatregelen te treffen en zou daarvoor graag een financiële compensatie ontvangen.
- j. Reclamant verwacht dat de waarde van zijn onroerende zaken verminderd en behoudt zich dan ook alle recht voor om na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek om tegemoetkoming in de schade in te dienen.

Reactie gemeente

- Ad a. In het kader van het bestemmingsplan en de voorgenomen ontwikkelingen zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken wordt geconcludeerd dat er voldaan wordt aan de wettelijke normen. Er is om die reden geen grondslag om aanvullende maatregelen te treffen, zoals het aanplanten van struweel of de aanleg van een aarden wal van 1 – 1,5 meter hoog. De aanleg van een wal is daarbij, vanwege het extra ruimtebeslag niet wenselijk. Het gehele profiel van de verbindingsweg zou hierdoor nog breder worden. Het punt van reclamant is echter wel begrijpelijk. Hoewel er dus geen grondslag voor is, worden daarom wel aanvullende maatregelen genomen om er voor te zorgen dat de nieuwe

verbindingsweg goed wordt ingepast in het landschap. Dit doen wij door de aanplant van struweel. Hierdoor wordt bovendien het zicht op de weg voor reclamanten zo beperkt mogelijk gehouden en wordt eventueel inschijnen van koplampen voorkomen.

Het bestemmingsplan regelt niet exact welke plantsoorten in het struweel worden aangeplant. Dit wordt na de bestemmingsplanprocedure nader uitwerkt. Daarbij zal ook worden gekeken naar de wens van reclamant voor een gevarieerder struweel. De aanplant van struweel betreft dus een aanvullende maatregel die niet wettelijk verplicht is.

Ad b. Zie de beantwoording onder ad a.

Ad c. Allereerst merken wij op dat er geen regelgeving is die in voorliggende situatie areaalcompensatie verplicht stelt. De uitbreiding van VMI vindt niet plaats in een gebied (bijvoorbeeld Gelders Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone) waar eventuele areaalcompensatie is voorgeschreven. Toch hebben wij gemeend dat areaalcompensatie gepast is, gelet op de omvang van de uitbreiding. Bovendien ligt het plangebied wel binnen Nationaal Landschap. Daarom moet wel aangetoond worden dat de kernkwaliteiten van het landschap niet aangetast worden als gevolg van de uitbreiding. Met het oog op de landschappelijk inpassing van het terrein, vindt de areaalcompensatie grotendeels plaats rondom het terrein van VMI. Daarnaast vindt extra areaalcompensatie plaats op gronden aan de oostzijde, waar de Groene Ontwikkelingszone het plangebied raakt. Dit biedt kansen om de Groene Ontwikkelingszone te versterken.

De door reclamant bedoelde grond is niet nodig met het oog op bescherming van de kernkwaliteiten vanuit het Nationaal Landschap en evenmin noodzakelijk voor de nieuwe verbindingsweg. Bovendien realiseert VMI voldoende nieuwe natuur om aan de gemeentelijke eis met betrekking tot areaalcompensatie te voldoen. Op dit moment is extra natuur op het bedoelde perceel dus niet voorzien en begroot. De bedoelde grond valt daarom buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Als op den duur toch natuur op het bedoelde perceel wordt gerealiseerd, dan is dit door middel van een wijzigingsprocedure op grond van artikel 3.8 van het geldende bestemmingsplan Buitengebied Epe al mogelijk. Hierover zal een aparte afweging moeten worden gemaakt. De zienswijze leidt dan ook niet tot aanpassing van het voorliggende bestemmingsplan.

Ad d. De vrees voor sluipverkeer wordt niet gedeeld. Op grond van het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat de nieuwe ontsluitingsweg tot een sterke afname van de verkeersintensiteit op onder andere de Wiemanstraat en Brakerweg zal zorgen. De inrichting van de nieuwe ontsluitingsweg, het kruispunt met de N309 en de routing langs VMI nodigt weggebruikers op grond van het onderzoek niet uit deze 'sluiproute' als alternatief voor de A50 te gebruiken. De verkeerslichten reageren op het verkeersaanbod, waardoor de route over de N309 de meest optimale route is. Bovendien wordt een zogeheten knip aangebracht in de Wiemanstraat, waardoor deze niet als sluiproute gebruikt kan worden. De kans op overlast op deze route lijkt daarom op voorhand gering. Wij zien geen reden om het onderzoek, dat door een erkend bureau is uitgevoerd, in twijfel te trekken. Aanvullende maatregelen zijn dan ook niet nodig. Uiteraard wordt na realisatie van de nieuwe weg bekeken hoe het verkeer zich daadwerkelijk gaat gedragen. Mocht blijken dat op dat moment maatregelen noodzakelijk zijn, dan zullen deze worden genomen. Het bestemmingsplan hoeft hiervoor niet aangepast te worden. Voor het bestemmingsplan heeft deze zienswijze dan ook geen gevolgen.

Ad e. Reclamant heeft tijdens de jaarlijkse bijeenkomst van VMI begrepen dat de hallen mogelijk lager worden dan 12 meter. Mogelijkerwijs betreft het hier een misverstand. De maximale bouwhoogte van 12 meter sluit aan bij de bestaande hallen en is noodzakelijk voor het productieproces. Daarnaast is de bouwhoogte vanuit stedenbouwkundig oogpunt akkoord bevonden. Op basis van de ons bekende plannen is er geen aanleiding om de maximale bouwhoogte in het voorliggende bestemmingsplan te verlagen. Het bestemmingsplan wordt hierop niet aangepast.

Ad f. Tussen de nieuwe inrit en de parkeerplaats is overeenkomstig de wens van reclamant reeds voorzien in een groene buffer. Hoe deze groene buffer er exact uit komt te zien, wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Na de bestemmingsplanprocedure wordt de groene invulling door VMI nader uitgewerkt in overleg met direct aanwonenden, dus ook met reclamant. De verplichting om aanwonenden bij de uitwerking te betrekken volgt uit de voorwaardelijke verplichting die is opgenomen in de regels bij het bestemmingsplan. Zie hiervoor ook bijlage 7 bij deze zienswijzennota. Deze zienswijze heeft geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

- Ad g. Op grond van de gemeentelijke APV is het verboden voor chauffeurs om langs de openbare weg te overnachten. Indien VMI overnachtingsmogelijkheden voor chauffeurs biedt, dan moet dit op het eigen terrein plaats vinden, zonder dat dit tot overlast leidt bij omwonenden. Vooral nog is VMI niet voornemens om aan de noordzijde, bij de nieuwe inrit overnachtingsmogelijkheden te creëren. Chauffeurs zullen voor overnachtingen dan ook moeten uitwijken naar de daartoe aangewezen locaties, zoals private truck parking of de vrachtwagenparkeerplaats op Eekterveld in Vaassen.
- Ad h. Bij de voorbereiding van het ontwerp bestemmingsplan VMI is besloten het tracé van de verbindingsweg tussen de N309 en de Ledderweg te verleggen. De reden hiervoor is dat daarmee een verkeersveiliger tracé gerealiseerd kan worden. Als gevolg hiervan is ook de entree van het bedrijfsterrein van VMI naar het westen verschoven ten opzichte van de locatie zoals opgenomen in het onderzoek Industrielawaai. Om de gevolgen voor reclamant te onderzoeken is een oplegnotitie gemaakt om de effecten voor Industrielawaai van de nieuwe ligging te bepalen. Deze oplegnotitie is toegevoegd als bijlage 1 aan de voorliggende zienswijzennota. Op basis van het aangepaste model is de geluidbelasting op de voor geluid gevoelige functies, waaronder de woning van reclamant, berekend. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de dichtstbij gelegen woningen voldoet aan de norm voor Industrielawaai en wegverkeerslawaaï. Er is wettelijk gezien dan ook geen noodzaak voor het treffen van aanvullende isolerende maatregelen aan de woningen. Uiteraard staat het reclamant vrij om diens woning verder te isoleren. Het bestemmingsplan biedt hiertoe echter geen aanleiding. De opmerking van reclamant is dan ook niet van invloed op het bestemmingsplan.
- Ad i. Het treffen van extra preventiemaatregelen is niet iets wat in een bestemmingsplan wordt geregeld. Bovendien is het geen ruimtelijk relevant aspect op basis waarvan het bestemmingsplan zou moeten worden aangepast. Ook het aspect financiële compensatie hoort niet in de bestemmingsplanprocedure thuis. De opmerking is dan ook niet van belang voor het voorliggende bestemmingsplan.
- Ad j. Het staat reclamant vrij om, zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is, een verzoek voor een tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Dit betreft echter een separate procedure die geen invloed heeft op het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- De Oplegnotitie Industrielawaai VMI, d.d. 1 augustus 2019, projectnummer C05057.000110 wordt toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan VMI.

3. Zienswijze van [reclamant B], d.d. 12 juni 2019 (ingekomen 12 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant merkt op dat fijnstof één van de meest zorgwekkende luchtverontreinigende stoffen van dit moment is, waarbij verkeer - en dan met name verkeersgedrag - de belangrijkste bron is. Reclamant geeft aan dat de NOx- en fijnstofemissies van vrachtwagens in de file ongeveer tweemaal zo hoog zijn als in een situatie met vrije doorstroming. Volgens reclamant neemt het vrachtverkeer als gevolg van de uitbreiding van VMI toe. Reclamant vraagt hoe de gemeente het gevaar van de toename van fijnstof tegen gaat.
- b. Reclamant heeft in de toelichting gelezen dat bij het bepalen van industrielawaai uit gegaan is van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Reclamant wil graag de argumentatie weten waarop dit gebaseerd is. Reclamant merkt daarbij op dat hij gebaat is bij het omgevingstype 'rustige woonwijk'.
- c. Reclamant vreest dat het in- en uitvoegen van bussen op de N309, vanaf de nieuwe bushaltes, vertragend werkt. Ook de twee oversteekplaatsen voor voetgangers bevorderen de doorstroming niet. Reclamant pleit ervoor om de bushaltes bij VMI te plaatsen. Dit scheelt loopafstand voor personeel, bespaart overlast voor verkeer en bevordert de doorstroming.
- d. Reclamant heeft gelezen dat door de uitbreidingsplannen van VMI het geluidsniveau met 2 dB kan toenemen. Op de wettelijke toegestane 60 dB betekent dit dat de geluidsbelasting 62 dB mag bedragen. Reclamant wijst erop dat de meting is gedaan in 2017. Volgens reclamant is de huidige verkeersintensiteit in 2019 al flink toegenomen. Dit gaat de komende jaren nog verder toenemen. Reclamant heeft een tabel bijgevoegd, waaruit blijkt dat de geluidsbelasting van een drukke weg al gauw tussen de 70 en 80 dB bedraagt. Daarbij merkt reclamant op dat elke toename van 3 dB een verdubbeling van geluid betekent. Reclamant merkt op dat diens woongenot bij een dergelijke toename nadelig wordt aangetast. Reclamant is van mening dat tijdens spitsuren en natte periodes het geluidsniveau meer is dan de toegestane limiet van 65 dB. Reclamant wil zelf een meting laten plaatsvinden om dit aantoonbaar te maken. Daarom wil reclamant graag helderheid onder welke omstandigheden de meting heeft plaats gevonden en onder welke omstandigheid deze zou moeten plaats vinden, of dat hiervoor geen richtlijnen gelden.
- e. Reclamant geeft aan dat de parkeerplaats langs de N309 vanaf de A50 - die bedoeld is voor pechgevallen - vertragend werkt in de doorstroming van verkeer en zorgt voor veel overlast. De parkeerplaats wordt gebruikt voor vrachtwagens die er verplichte rusttijden houden, automobilisten die afval dumpen of een sanitaire stop houden. Ook staan er regelmatig vrachtwagens met varkens die zorgen voor geuroverlast. Reclamant verzoekt dan ook om de parkeerplaats op te heffen, zeker omdat hier langs De Meent ook al plek voor is.
- f. Volgens reclamant wordt in het bestemmingsplan VMI gesproken over een scheidslijn van 250 meter. Planschade zou volgens reclamant alleen van toepassing zijn binnen deze afstand van 250 meter. Reclamant stelt dit ter discussie, omdat het huidige en toenemende verkeer zich nooit binnen deze grenzen blijven bevinden. Reclamant geeft aan dat het volgens berekeningen zal passen, maar dat de praktijk weerbarstig is. Reclamant vraagt tot welke acties de gemeente bereid is als hij kan aantonen dat voor zijn perceel filevorming ontstaat, waardoor de sociale veiligheid wordt aangetast door kijkend verkeer. Reclamant vraagt hoe diens sociale veiligheid wordt gegarandeerd.
- g. Reclamant maakt zich zorgen over de lengte van de uitvoegstroken van 75 meter. Reclamant vreest dat de uitvoegstroken snel volstromen en daardoor oponthoud geven op de N309, met filevorming, toename fijnstof en aantasting sociale veiligheid tot gevolg. Reclamant wil weten welk standpunt de gemeente inneemt als zijn vrees daadwerkelijk plaatsvindt en welke oplossingen hiervoor worden aangedragen.
- h. Reclamant draagt de volgende vier oplossingsrichtingen aan:
 - verwijderen parkeerplaats N309;
 - snelheid verlagen naar 60 km/u (vanaf A50 tot na kruispunt);
 - plaatsen van flitspalen;
 - geluidswal plaatsen vanaf A50 tot aan de kruising.
- i. Reclamant vraagt naar de planschaderegeling. Reclamant meent dat planschade 5 jaar mogelijk is na realisatie van de uitbreidingsplannen. In het bestemmingsplan staat echter dat VMI de komende 10 jaar wil uitbreiden. Reclamant vraagt zich af hoe hij na die 5 jaar aanspraak kan maken op de planschaderegeling.

Reactie gemeente

- Ad a. Met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit is in het kader van het bestemmingsplan onderzoek gedaan, waarbij is uitgegaan van een worst-case scenario voor wat betreft de verkeersaantrekkende werking. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat na realisatie van het plan voldaan wordt aan alle normen. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het voorliggende plan. De zienswijze van reclamant geeft geen aanleiding om het luchtkwaliteitsonderzoek opnieuw te laten uitvoeren. De zienswijze van reclamant heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
- Ad b. Bij de bepaling van het omgevingstype gemengd gebied is gebruik gemaakt van de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG. In deze handreiking wordt beschreven wanneer een gebied kan worden aangemerkt als gemengd gebied. Dit kan bijvoorbeeld gaan om gebieden nabij drukke wegen en hoofdinfrastructuur en gebieden waar naast woningen ook andere functies zoals (agrarische) bedrijven voorkomen. Het plangebied voldoet aan deze criteria. Het plangebied ligt nabij twee belangrijke wegen (de A50 en de N309), daarnaast komen diverse agrarische bedrijven voor. Daarmee is sprake van een gemengd gebied en kan dit omgevingstype worden gehanteerd bij de verschillende onderzoeken. De reactie van reclamant zet deze overweging niet in ander daglicht.
- Ad c. De provincie heeft tijdens het voortraject onderzocht of het mogelijk is om de bushaltes direct bij VMI te realiseren. Vanwege de langere reistijd van de bussen, is deze variant afgefallen. Daarnaast voegt de bus in op een moment dat er geen verkeer rijdt. De doorstroming wordt hierdoor nauwelijks beperkt. De vrees van reclamant wordt dan ook niet gedeeld en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
- Ad d. Het onderzoek naar de geluidbelasting vanwege de N309 is beschreven in het rapport Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï van 28 januari 2019 (bijlage 9 bij de toelichting). Dit onderzoek is opgesteld conform de Wet geluidhinder. Het gaat hierbij niet om een geluidmeting, maar om een berekening van de geluidbelasting op basis van de verkeersintensiteit in 2018 en 2028. De berekende geluidbelasting ter hoogte van de woning van reclamant bedraagt in 2018 59 dB en in 2028 60 dB. De toename bedraagt daarmee 1 dB.
- De berekening zijn verricht met het computerprogramma Geomilieu (versie 4.30). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, hoogteligging van de weg, enzovoorts.
- De in de berekening gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het regionale verkeersmodel Omnitrans "Stedendriehoek".
- Omdat sprake is van een bestaande weg, is niet de feitelijke geluidbelasting maar de berekende toename in de planperiode relevant. Indien de toename 2 dB of meer is dienen maatregelen genomen te worden om de toename te beperken. Nu de toename slechts 1 dB bedraagt zijn er geen maatregelen nodig.
- Ad e. De parkeerplaats langs de N309 maakt geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Daarnaast is de gemeente niet het bevoegd gezag voor wat betreft deze parkeerplaats, aangezien het een provinciale weg betreft. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan kan deze opmerking dan ook niet worden meegenomen. Wel heeft de gemeente de zorgen van reclamant onder de aandacht gebracht bij de provincie. De provincie heeft toegezegd deze vraag mee te nemen in de trajectverkenning voor het eerstvolgende groot onderhoud van de N309.
- Ad f. Onduidelijk is welke scheidslijn van 250 meter reclamant bedoelt. Het kruispunt is zodanig ontworpen dat er voor reguliere situaties zoals ochtend- of avondspits geen of nauwelijks files worden verwacht. De vraag van reclamant over aanvullende maatregelen is dan ook niet relevant voor deze procedure.
- Ad g. Allereerst merken wij op dat de uitvoegstroken buiten de reikwijdte van het voorliggende bestemmingsplan vallen. Wel merken wij op dat het kruispunt zodanig is ontworpen dat er in de reguliere spitsen naar verwachting geen of nauwelijks filevorming zal ontstaan op zowel de hoofdrijbaan N309 als de zijwegen. Aan de hand van de verkeersintensiteiten voor de maatgevende uren (ochtend- en avondspits) zijn de kruispuntvorm en de lengte van de opstelvakken bepaald. Deze zijn voldoende om het verkeer van en naar VMI af te kunnen wikkelen. Daarbij worden aparte opstelvakken gerealiseerd, waardoor meerdere richtingen tegelijkertijd een groenfase kunnen hebben. De opstelvakken kunnen hierdoor korter zijn dan

wanneer deze richtingen zouden worden gecombineerd. De kans dat de opstelvakken te kort zijn, is hierdoor nihil. De vrees van reclamant voor filevorming met bijkomende hinder wordt dan ook niet gedeeld. De zienswijze van reclamant heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

- Ad h. Zoals onder ad e. reeds is opgemerkt, betreft het hier een provinciale weg. Gemeente is hiervoor niet het bevoegde gezag en kan dan ook geen maatregelen treffen. Wel zijn de zorgen van reclamant en diens suggesties doorgegeven aan de provincie. Bij de trajectverkenning voor het eerstvolgende groot onderhoud van de N309 worden de suggesties bekeken. Op de voorliggende bestemmingsplanprocedure heeft de opmerking geen invloed.
- Ad i. Het staat reclamant vrij om, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek voor planschade in te dienen. Dit betreft een separate procedure. Een verzoek voor planschade moet binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, worden ingediend. De planschaderegeling staat los van de feitelijke bouw, omdat er uitsluitend een vergelijking van de planologische kaders plaats vindt.

Conclusie

De zienswijze geeft **geen** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

4. Zienswijze van [reclamant C], d.d. 15 juni 2019 (ingekomen 17 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamanten verzoeken om de verdere ontwikkeling van de plannen voor natuurontwikkeling en landschappelijk inpassing zodanig vorm te geven dat het agrarisch gebruik van de percelen van reclamanten op geen enkele wijze nadelig wordt beïnvloed. Reclamanten willen niet worden belemmerd in het agrarisch gebruik van deze percelen.

Reactie gemeente

- Ad a. Bij het ontwerp van landschappelijke elementen wordt rekening gehouden met de effecten op aangrenzende percelen. Daarbij wordt het ontwerp zodanig uitgewerkt dat er geen schade of hinder ontstaat voor de aangrenzende percelen. Hiermee wordt voldaan aan de wens van reclamant dat het agrarisch gebruik van haar gronden niet wordt belemmerd.

Conclusie

De zienswijze geeft **geen** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

5. Zienswijze van [reclamant D], d.d. 17 juni 2019 (ingekomen 17 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Naar de mening van reclamanten is de ladder van duurzame verstedelijking niet correct toegepast. Reclamanten geven aan dat de orderintake van VMI in 2018 334 miljoen bedroeg en de beurswaarde van moederbedrijf TKH circa 2,2 miljard bedraagt. Volgens reclamanten kan het niet staande worden gehouden dat het bedrijfseconomisch onverantwoord is om VMI geheel of gedeeltelijk te verplaatsen. Daarnaast worden in het rapport drie locaties in de regio genoemd die voldoende groot zijn voor een gehele verplaatsing.
- b. Reclamanten vragen welke garanties de gemeente heeft dat VMI in de nabije toekomst niet alsnog het bedrijf gaat verplaatsen naar bijvoorbeeld Polen. Reclamanten willen weten of dit juridisch is vastgelegd en met welke waarborgen.
- c. Reclamanten zijn van mening dat er geen sprake is van voldoende natuurcompensatie. Reclamanten geven aan dat VMI voor een aantal gronden al jarenlang eigenaar is en dat natuurontwikkeling feitelijk al jaren geleden heeft plaats gevonden. Het argument dat deze gronden in het nieuwe bestemmingsplan een natuurbestemming krijgen, gaat volgens reclamanten niet op.
- d. Gelet op de maximale hoogte van het hoofdgebouw van 14,5 meter heeft dit volgens reclamanten een extra ecologische impact die gecompenseerd dient te worden. Reclamanten zijn dan ook van mening dat de eis van 100% areaalcompensatie niet voldoende is.
- e. Reclamanten geven aan dat door de afsluiting van de Zuivelweg verkeer meer kilometers moet rijden met negatieve milieuconsequenties tot gevolg. Volgens reclamanten is hiervoor extra natuurcompensatie noodzakelijk. Bovendien zien reclamanten graag een nadere motivatie waarom het verdedigbaar is dat een openbare weg die veelvuldig wordt gebruikt door buurtbewoners wordt opgeheven voor uitbreiding van een fabriek.
- f. Reclamanten willen weten hoe de uitspraak van de Raad van State ten aanzien van het Programma Aanpak Stikstof betrekking heeft op de 100% areaalcompensatie van VMI.
- g. Reclamanten constateren dat er verschillen zitten tussen de gebruikte verkeersintensiteiten in het akoestisch onderzoek en het verkeersonderzoek. Reclamanten willen weten waar deze verschillen vandaan komen en of deze correct zijn.
- h. Reclamanten maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van de Werlerweg, met name in buurtschap Zuuk. Reclamanten pleiten dan ook voor verkeersmaatregelen, zoals het verlagen van de snelheid naar 30 km per uur met wegversmallingen en een vrachtwagenverbod. Daarnaast pleiten reclamanten voor actieve controlemaatregelen.
- i. Reclamanten vragen in hoeverre de gemeente de garantie geeft dat het bestemmingsplan bij vertrek van VMI niet wordt veranderd in een ander bestemmingsplan.
- j. Reclamanten vernemen graag waarom de intensiteiten van de Werlerweg niet zijn meegenomen in de methodiek van het stikstofdepositie onderzoek.
- k. Volgens reclamanten zijn verkeerde uitgangspunten voor het stikstofdepositie onderzoek gebruikt.
- l. Reclamanten willen weten wat de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State ten aanzien van het Programma Aanpak Stikstof zijn met betrekking tot de uitbreiding van VMI en het stikstofdepositie onderzoek.

Reactie gemeente

- Ad a. Reclamant beroept zich op verschillende bedragen van VMI en TKH (het moederbedrijf), waaruit zou moeten blijken dat verplaatsing bedrijfseconomisch haalbaar zou moeten zijn. De genoemde bedragen, zoals beurswaarde, orderintake en desinvesteringsprogramma gaan echter over andere aspecten met betrekking tot de bedrijfsvoering en hebben geen relatie met de uitbreidingsplannen van VMI. Deze bedragen kunnen dan ook niet worden afgezet tegen het uitgevoerde onderzoek in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking. De opmerking van reclamant zet het uitgevoerde onderzoek dan ook niet in een ander daglicht. Voorts spreekt reclamant over de bedrijventerreinen die groot genoeg zijn voor huisvesting van VMI. Het is correct dat er enkele locaties in de regio zijn. Zoals echter ook in het onderzoek wordt geconcludeerd is volledige verplaatsing naar één van deze terreinen in redelijkheid niet mogelijk. Uitbreiding op de huidige locatie blijft dan ook het enige reële alternatief. De zienswijze van reclamant leidt dan ook niet tot een andere overweging.
- Ad b. Het voorliggende bestemmingsplan is specifiek gemaakt voor VMI, de bestemming is dan ook uitsluitend bedoeld voor een bedrijf ten behoeve van de productie van machines en apparaten. Andere bedrijfstypen zijn daarmee juridisch niet toegestaan. Bovendien heeft de

- gemeente geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat VMI op korte termijn alsnog wordt verplaatst naar bijvoorbeeld Polen. VMI heeft immers alle gronden reeds aangekocht, betaalt alle kosten voor het bestemmingsplan en de natuurcompensatie en draagt bij aan de nieuwe verbindingsweg. Al deze kosten zou het bedrijf niet maken als het alsnog van plan is op termijn in zijn geheel te verplaatsen. De vrees van reclamant wordt dan ook niet gedeeld.
- Ad c. Reclamant merkt op dat de natuurcompensatie onvoldoende zou zijn. Allereerst merken wij op dat er geen regelgeving is die in voorliggende situatie areaalcompensatie verplicht stelt. De uitbreiding van VMI vindt niet plaats in een gebied (bijvoorbeeld Gelders Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone) waar eventuele areaalcompensatie is voorgeschreven. Toch hebben wij gemeend dat areaalcompensatie gepast is, gelet op de omvang van de uitbreiding. Het is correct dat VMI de gronden reeds in eigendom heeft, op het grootste deel van deze gronden rust echter een Agrarische bestemming. Dit maakt het mogelijk dat de gronden intensief agrarisch gebruikt kunnen worden. Nadat de bestemming is omgezet in Natuur, is dit niet meer mogelijk. Bovendien bevat het bestemmingsplan in artikel 3.5.2 een voorwaardelijke verplichting, op basis waarvan de natuurgebieden daadwerkelijk moeten worden ingericht. Daarmee is er wel degelijk sprake van natuurcompensatie. De opmerking van reclamant geeft geen reden tot aanpassing van de beoogde natuurcompensatie in het voorliggende bestemmingsplan.
- Ad d. Reclamant legt de relatie tussen de vermeende hoogte van het hoofdgebouw en de voorgenomen areaalcompensatie natuur. De volledige uitbreiding in het bestemmingsplan heeft een maximale bouwhoogte van 12 meter. Uitsluitend de bestaande bebouwing is hoger dan 12 meter. Areaalcompensatie gaat daarbij over de oppervlakte van bedrijventerrein en niet over de hoogte van de bebouwing. De zienswijze leidt niet tot een nieuw inzicht.
- Ad e. Het huidige terrein van VMI ligt ten oosten van de Zuivelweg. De uitbreiding is gepland aan de westzijde van de Zuivelweg. De verwachting is dat veel beweging tussen het huidige terrein en de uitbreiding zal plaatsvinden. Als de Zuivelweg een openbare weg blijft, ontstaan hierdoor onveilige situaties voor verkeer en werknemers van VMI. Het is vanuit (verkeers)veiligheid wenselijk dat de Zuivelweg aan de openbaarheid wordt onttrokken. Vervolgens is in het verkeersonderzoek onderzocht wat de gevolgen hiervan zijn. Mede gelet op het beperkte gebruik van de Zuivelweg zijn de gevolgen zeer beperkt. Om die reden is de keus gemaakt om de Zuivelweg aan de openbaarheid te onttrekken. De argumenten die reclamant naar voren brengt leiden niet tot een andere conclusie.
- Ad f. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State kan geen gebruik meer worden gemaakt van het Programma Aanpak Stikstof. Dit betekent dat moet worden teuggevalen op de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Hierin is bepaald dat het bestemmingsplan geen significante gevolgen mag hebben voor de instandhoudingsdoelen van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In dit geval betekent dit dat als gevolg van het voorliggende plan de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet mag toenemen. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State is in het kader van het voorliggende project nader onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie als gevolg van het plan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet toeneemt. Dit komt met name omdat de aanrij routes fors worden ingekort. De onderzoeken worden als bijlage bij de zienswijzennota gevoegd en bovendien toegevoegd aan het bestemmingsplan VMI. Omdat de uitvoering van de terreininrichting en bebouwing nog niet concreet zijn uitgewerkt, wordt een extra bepaling aan artikel 14 van de regels toegevoegd, waarin bepaald wordt dat het verboden is gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, te gebruiken indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie.
- Ad g. Voor de bepaling of capaciteit van wegen voldoende is (verkeeronderzoek) wordt uitgegaan van de verkeersintensiteiten op een werkdag. De reden hiervoor is dat op een werkdag de verkeersintensiteit groter is dan in het weekend. Voor de bepaling van de geluidbelasting (akoestisch onderzoek) dient echter conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 gerekend te worden met jaargemiddelde weekdagintensiteiten, conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hiermee is het door reclamant genoemde verschil in verkeersintensiteiten tussen het akoestisch onderzoek en het verkeersonderzoek verklaard.
- Ad h. Op basis van het verkeersonderzoek is er geen aanleiding om op voorhand extra maatregelen te treffen op de Werlerweg in buurtschap Zuuk. Mocht hier later toch noodzaak toe zijn, dan is dat binnen de regels van het bestemmingsplan mogelijk. Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast.

- Ad i. De gevraagde garantie kan de gemeente niet geven. Bovendien is er, zoals ook aangegeven onder ad b., geen aanleiding om te veronderstellen dat VMI in zijn geheel wordt verplaatst, nadat het bestemmingsplan in werking is getreden.
- Ad j. Zie de beantwoording onder ad f.
- Ad k. Zie de beantwoording onder ad f.
- Ad l. Zie de beantwoording onder ad f.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- De onderzoeken naar de stikstofdepositie worden als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.
- Artikel 14 wordt als volgt aangevuld:

14.1 Strijdig gebruik

Onder een gebruik strijdig met alle bestemmingen wordt in ieder geval verstaan:

- a. het bedrijfsmatige gebruik van gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie. Onder het genoemde strijdige gebruik wordt niet verstaan de uitstoot van stikstof veroorzaakt door de externe voertuigbewegingen van en naar de gronden en bebouwing.*

14.2 Afwijkingsbevoegdheid

Van het bepaalde onder lid 1a kan worden afgeweken indien met onderzoek kan worden aangetoond dat geen significante effecten op Natura 2000-gebieden optreden als gevolg van stikstofdepositie.

De overige bepalingen uit artikel 14 blijven onverminderd van kracht.

6. Zienswijze van [reclamant E], d.d. 18 juni 2019 (ingekomen 18 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant geeft aan dat VMI had toegezegd dat de groenstrook tussen Klarbeek en parkeerplaats aan de Gelriaweg zou worden uitgebreid met diverse hoge bomen, struiken en ander groen gewas. In het bestemmingsplan ziet reclamant dat de parkeerplaats niet geheel verdwijnt, maar dat 50 parkeerplaatsen blijven. Ook wordt niet gesproken over hoge begroeiing. Reclamant wil dat VMI de plannen voor deze groenstrook herziet en gaat hierover graag in gesprek om samen tot een oplossing te komen.
- b. Reclamant vreest voor toename van verkeer, ondanks de nieuwe ingang aan de noordzijde. Tevens maakt reclamant zich zorgen over de verkeersveiligheid op de Gelriaweg, ter hoogte van de Zuivelweg, door het aanplanten van opgaand groen.

Reactie gemeente

- Ad a. Al vanaf het begin van de planvorming was het de bedoeling dat enkele parkeerplaatsen aan de Gelriaweg zouden blijven liggen. Dit is ook als zodanig benoemd in de ontwikkelingsvisie. Rondom de parkeerplaats wordt een groene buffer aangelegd. Het bestemmingsplan bevat in artikel 3.5.2 de regels een voorwaardelijke verplichting op basis waarvan VMI daadwerkelijk het groen moet aanplanten. Op deze manier is juridisch geborgd dat aanplant daadwerkelijk plaatsvindt. Welke planten- en boomsoorten worden gebruikt wordt niet in het bestemmingsplan vastgelegd. Dit wordt na de bestemmingsplanprocedure, in overleg met aanwonenden, nader uitgewerkt. De verplichting om aanwonenden bij de uitwerking te betrekken volgt uit de voorwaardelijke verplichting die is opgenomen in de regels bij het bestemmingsplan. Zie hiervoor ook bijlage 7 bij deze zienswijzennota. Conform de wens van reclamant is het op dat moment dus mogelijk om gezamenlijk een voor alle partijen acceptabele groenstrook te ontwerpen. Daarmee is reeds voorzien in de vraag van reclamant. Het is niet nodig om het bestemmingsplan hierop aan te passen.
- Ad b. De Zuivelweg wordt aan de openbaarheid onttrokken. Er is in de toekomst dan ook geen sprake meer van de door reclamant bedoelde situatie. Er is dan ook geen aanleiding om het plan hierop aan te passen.

Conclusie

De zienswijze geeft **geen** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

7. Zienswijze van [reclamant F], d.d. 16 juni 2019 (ingekomen 19 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant verwacht dat de voorgenomen uitbreiding een aantasting betekent van de oorspronkelijke vriendelijke woonomgeving, waar industrie niet thuishoort. Voor reclamant betekent dit een grote waardevermindering van diens woning en tevens een grote afname van de verkoopkansen. Reclamant vraagt op welke wijze dit gecompenseerd gaat worden.
- b. Reclamant is van mening dat de gebouwen van 15 meter hoog ongepaste obstakels vormen in het landschap. Reclamant wil weten welke garantie er is dat het aangegeven groen daadwerkelijk wordt aangeplant en welke adviseur de gemeente inschakelt voor bijvoorbeeld het maken van eco-scans.
- c. Reclamant vindt de natuurcompensatie onvoldoende, omdat de beoogde gronden volgens reclamant reeds natuur zijn. Daarnaast vraagt reclamant welke garanties er zijn dat VMI daadwerkelijk groen realiseert, waarbij rekening wordt gehouden met privacy van burens.
- d. Reclamant geeft aan dat de huidige gebouwen en parkeerplaatsen sterk worden verlicht. Reclamant vreest dat dit met de uitbreiding zal toenemen en vraagt welke afspraken hierover kunnen worden gemaakt.
- e. Reclamant constateert dat het akoestisch onderzoek Wegverkeerslawaaai afwijkende cijfers laat zien wat betreft verkeersintensiteiten. Reclamant wil weten waar deze afwijkingen vandaan komen.
- f. Reclamant vraagt zich af of het stikstofdepositieonderzoek wel afdoende is, gelet op de uitspraak van de Raad van State.
- g. Reclamant constateert op basis van de onderzoeken dat het verkeer op de Werlerweg na uitbreiding ernstig toeneemt. Reclamant vraagt welke maatregelen de gemeente neemt om de verkeersveiligheid op de Werlerweg te vergroten en doet zelf daartoe enkele suggesties.

Reactie gemeente

- Ad a. Om eventuele waardevermindering van de woning van reclamant te compenseren is het mogelijk om, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Een onafhankelijke partij zal dan beoordelen of er sprake is van waardevermindering. Indien dit het geval is wordt deze planschade uitgekeerd. Dit betreft echter een separate procedure die los staat van de voorliggende bestemmingsplanprocedure. De opmerking van reclamant heeft dan ook geen invloed op dit bestemmingsplan.
- Ad b. Het bestemmingsplan bevat in artikel 3.5.2 de regels een voorwaardelijke verplichting op basis waarvan VMI daadwerkelijk het groen moet aanplanten. Op deze manier is juridisch geborgd dat aanplant daadwerkelijk plaatsvindt. Met betrekking tot de eco-scans wordt opgemerkt dat dit niet in de voorliggende bestemmingsplanprocedure is voorzien. Uiteraard zal de gemeente na aanplant de effecten van de compensatie monitoren. Dit staat echter los van deze procedure.
- Ad c. Zie de beantwoording van zienswijze 5 onder ad c en de beantwoording hierboven.
- Ad d. Verlichting van parkeerplaatsen en gebouwen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan heeft dit verder geen invloed.
- Ad e. Zie de beantwoording van zienswijze 5 onder ad g.
- Ad f. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State kan geen gebruik meer worden gemaakt van het Programma Aanpak Stikstof. Dit betekent dat moet worden teuggevallen op de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Hierin is bepaald dat het bestemmingsplan geen significante gevolgen mag hebben voor de instandhoudingsdoelen van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In dit geval betekent dit dat als gevolg van het voorliggende plan de stikstofdepositie op het Natuur 2000-gebied Veluwe niet mag toenemen. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State is in het kader van het voorliggende project nader onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie als gevolg van het plan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet toeneemt. De onderzoeken worden als bijlage bij de zienswijzennota gevoegd en bovendien toegevoegd aan het bestemmingsplan VMI. Omdat de uitvoering van de terreininrichting en bebouwing nog niet concreet zijn uitgewerkt, wordt een extra bepaling aan artikel 14 van de regels toegevoegd, waarin bepaald wordt dat het verboden is gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, te gebruiken indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie.
- Ad g. Zie de beantwoording van zienswijze 5 onder ad h.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- De onderzoeken naar de stikstofdepositie worden toegevoegd aan het bestemmingsplan.
- Artikel 14 wordt als volgt aangevuld:

14.1 Strijdig gebruik

Onder een gebruik strijdig met alle bestemmingen wordt in ieder geval verstaan:

- b. het bedrijfsmatige gebruik van gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie. Onder het genoemde strijdige gebruik wordt niet verstaan de uitstoot van stikstof veroorzaakt door de externe voertuigbewegingen van en naar de gronden en bebouwing.*

14.2 Afwijkingsbevoegdheid

Van het bepaalde onder lid 1a kan worden afgeweken indien met onderzoek kan worden aangetoond dat geen significante effecten op Natura 2000-gebieden optreden als gevolg van stikstofdepositie.

De overige bepalingen uit artikel 14 blijven onverminderd van kracht.

8. Zienswijze van [reclamant G], d.d. 17 juni 2019 (ingekomen 19 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant vindt de maatregelen die zijn omschreven om licht- en geluidhinder als gevolg van bijvoorbeeld motorvoertuigen op de nieuwe verbindingsweg niet afdoende. Reclamant verzoekt om in de winter bladhoudend struweel op te nemen en daar waar mogelijk een aarden wal.
- b. Reclamant verwacht hinder te ondervinden van de verkeerslichten. Reclamant stelt voor om een iVRI-systeem in te zetten om deze overlast te beperken. Bij voorkeur communiceert het verkeersregelsysteem met de verkeerslichten op het kruispunt Hoofdstraat / N309 en het verkeer zelf.
- c. Reclamant verwacht extra verkeer op de Ledderweg door de nieuwe situatie. Zowel voertuigen die vanuit de omgeving de N309 op gaan als personeel van VMI. Reclamant stelt dan ook een afslagverbod vanaf VMI voor, alsmede verkeersremmende maatregelen.
- d. Reclamant geeft aan privacy te verliezen als gevolg van de nieuwe weg. Reclamant pleit ervoor om het voet-/fietspad naar aan de oostzijde van de weg te realiseren.
- e. Reclamant mist in paragraaf 4.5 Geluid van de toelichting diens woning Ledderweg 19 in de getoonde rekenresultaten. Reclamant geeft aan dat dit adres alsnog moet worden opgenomen in het onderzoek.
- f. Er is mondeling met reclamant gesproken over eventuele natuurcompensatie op het perceel ten noorden van diens woning. Reclamant zou dit graag in dit bestemmingsplan opgenomen zien, bij voorkeur met hoger bomen.
- g. Reclamant verwacht overlast van het nieuwe parkeerterrein ten noordwesten van het bedrijfsterrein in de toelichting staat dat dit terrein een open karakter krijgt. Reclamant pleit ervoor om juist eenzelfde karakter als het parkeerterrein aan de noordoost zijde, namelijk omhuld door bosschages, aansluitend bij de natuurbeheertypen van de omgeving.
- h. Reclamant pleit ervoor om de verlichting op het nieuwe parkeerterrein eerder uit te zetten. De huidige verlichting gaat om 23:00 uur uit. Eerder uitzetten voorkomt lichthinder en onnodig energiegebruik.
- i. Reclamant constateert een verschil in de afbeelding in paragraaf 2.2.2 en 3.2.6.6 van de toelichting. In de eerste afbeelding is een bosperceel opgenomen, welke in de tweede afbeelding een industriële bestemming heeft gekregen. Volgens reclamant is dit niet juist.
- j. Reclamant merkt op dat in paragraaf 3.2.2 wordt gemeld dat het hoofdkantoor 14,5 meter hoog is. Daarnaast wordt het aantal verdiepingen genoemd, namelijk drie. Volgens reclamant is een hoogte van 14,5 meter voor drie verdiepingen niet nodig en verzoekt dit dan ook aan te passen.

Reactie gemeente

- Ad a. In het kader van het bestemmingsplan en de voorgenomen ontwikkelingen zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken wordt geconcludeerd dat er voldaan wordt aan de wettelijke normen. Er is om die reden geen grondslag om aanvullende maatregelen te treffen, zoals het aanplanten van struweel of de aanleg van een aarden wal van 1 – 1,5 meter hoog. De aanleg van een wal is daarbij, vanwege het extra ruimtebeslag niet wenselijk. Het gehele profiel van de verbindingsweg zou hierdoor nog breder worden. Het punt van reclamant is echter wel begrijpelijk. Hoewel er dus geen grondslag voor is, worden daarom wel aanvullende maatregelen genomen om er voor te zorgen dat de nieuwe verbindingsweg goed wordt ingepast in het landschap. Dit doen wij door de aanplant van struweel. Hierdoor wordt bovendien het zicht op de weg voor reclamanten zo beperkt mogelijk gehouden en wordt eventueel inschijnen van koplampen voorkomen. Het bestemmingsplan regelt niet exact welke plantsoorten in het struweel worden aangeplant. Dit wordt na de bestemmingsplanprocedure nader uitwerkt. Daarbij zal ook worden gekeken naar de wens van reclamant voor een gevarieerder struweel. De aanplant van struweel betreft dus een aanvullende maatregel die niet wettelijk verplicht is.
- Ad b. De iVRI is een relatief nieuwe ontwikkeling binnen Nederland waarbij ook de provincie Gelderland betrokken is. Op enkele plaatsen in Gelderland worden pilots uitgevoerd met iVRI's. De provincie wacht eerst deze uitkomsten af voordat er op andere plaatsen iVRI's worden geplaatst. Overigens blijkt uit het verkeersonderzoek dat ook zonder iVRI de doorstroming op de N309 voldoende is.
- Ad c. De vrees voor sluipverkeer wordt niet gedeeld. Verkeer vanaf de A50 linksaf zal veelal moeten wachten alvorens zij kunnen gaan rijden. Daarnaast is de aansluiting Ledderweg/Brakerweg – Hoofdweg uit de voorrang. Hierdoor is er geen of nauwelijks tijdwinst om via de relatief smalle Ledderweg te rijden. De gemiddeld gereden snelheid op de Ledderweg ligt lager dan op de

N309. De kans op sluipverkeer lijkt daarom op voorhand gering en aanvullende maatregelen zijn op dit moment dan ook niet nodig. Uiteraard wordt na realisatie van de nieuwe weg bekeken hoe het verkeer zich daadwerkelijk gaat gedragen. Mocht blijken dat op dat moment maatregelen noodzakelijk zijn, dan zullen deze worden genomen. Het bestemmingsplan hoeft hiervoor niet aangepast te worden. Voor het bestemmingsplan heeft deze zienswijze dan ook geen gevolgen.

- Ad d. Tussen het fiets-/voetpad en het perceel van reclamant komen een sloot en struikgewas. Daardoor zal het zicht van en naar het perceel beperkt zijn. De ligging van het fiets-voetpad is afgestemd op de locatie en ligging van de bushaltes. Bushaltes worden, ter hoogte van kruispunten en in het bijzonder kruispunten met verkeerslichten buiten de bebouwde kom, na de verkeerslichten geprojecteerd. Dit is noodzakelijk om de doorstroming van het openbaar vervoer te kunnen beïnvloeden. Daarom is het fiets-voetpad aan de westzijde van de nieuwe verbindingsweg gesitueerd. De vertrekkende passagiers steken dan het kruispunt maar op één locatie over. Dit bevordert de veiligheid. Wanneer passagiers op twee locaties moeten oversteken is de kans reëel dat ze het kruispunt diagonaal zullen oversteken, met alle risico's van dien. Vanuit veiligheidsoverwegingen is het niet mogelijk tegemoet te komen aan de wens van reclamant en het plan hierop aan te passen.
- Ad e. In het onderzoek Wegverkeerslawaaï zijn abusievelijk de twee woningen Ledderweg 17 en 19 als één woning Ledderweg 19 beoordeeld. In het onderzoek Wegverkeerslawaaï is deze fout gecorrigeerd. Omdat de woning Ledderweg 19 het dichtst bij de nieuwe verbindingsweg ligt is deze woning als maatgevend beoordeeld. Het aangepaste onderzoek, waarin de juiste nummering is weergegeven, is opgenomen als bijlage bij deze zienswijzennota en wordt bovendien opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan VMI.
- Ad f. Het is correct dat met reclamant is gesproken over mogelijke natuurontwikkeling ten noorden van diens perceel. Dit valt echter buiten de reikwijdte van het voorliggende bestemmingsplan. Het betreft dan ook geen natuurcompensatie in het kader van de uitbreiding van VMI, maar het gaat om een losstaande natuurontwikkeling waarbij de planologische haalbaarheid en de wederzijdse afspraken in een separaat spoor kunnen worden onderzocht. Overigens merken wij op dat het ter plaatse geldende bestemmingsplan Buitengebied Epe reeds in een wijzigingsbevoegdheid voorziet die het mogelijk maakt om agrarische grond om te zetten in natuur. Planologisch is er op deze wijze voorzien in mogelijkheid om de gewenste extra natuur te realiseren.
- Ad g. In de uitgewerkte ontwikkelingsvisie zijn de uitgangspunten voor de inrichting van de parkeerplaatsen beschreven: *"Het groen zal een bijdrage leveren aan een aangename sfeer en de schaduwvorming en heeft een camouflerende werking. Gebiedseigen soorten met seizoensbeleving staan centraal bij de totstandkoming van het beplantingsplan."* Het bestaande parkeerterrein aan de Ledderweg is op basis van deze uitgangspunten ingericht. Deze uitgangspunten gelden ook voor het nog in te richten parkeerterrein.
- Ad h. Verlichting van parkeerplaatsen en gebouwen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan heeft dit verder geen invloed.
- Ad i. In het oorspronkelijk ontwerp was voorzien in een bosperceel op het terrein van VMI. Naar aanleiding van onder andere de inspraakreactie op de Totaalvisie is dit bosperceel geschrapt. Hierdoor kon de bebouwing compacter worden geprojecteerd, waardoor een bredere groenstrook rondom het terrein kon worden gerealiseerd. Deze bredere groenstrook was een wens uit de inspraak. Reclamant constateert echter wel terecht dat beide afbeeldingen elkaar nu lijken tegen te spreken. In de toelichting zal dit beter worden uitgelegd. De toelichting wordt hierop aangepast.
- Ad j. Allereerst wordt opgemerkt dat de volledige uitbreiding in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 12 meter heeft. Uitsluitend de bestaande bebouwing is hoger dan 12 meter. Ook het nieuwe hoofdkantoor heeft in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 12 meter, hetgeen overeenkomt met het beoogde aantal verdiepingen. Reclamant merkt overigens terecht op dat de toelichting van het bestemmingsplan op dit aspect een verkeerd beeld schetst. De toelichting wordt hierop dan ook aangepast.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- Bij afbeelding 2.2.2 in de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het weergegeven bosperceel, mede op basis van de eerdere inspraak, is vervallen, zodat de groenstrook rondom het terrein breder kon worden.

- Paragraaf 3.2.2 wordt aangepast, waarbij wordt gemeld dat het hoofdkantoor 12 meter hoog mag zijn.
- Het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï wordt vervangen door de correcte versie.

9. Zienswijze van [reclamant H], d.d. 18 juni 2019 (ingekomen 19 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant hecht veel waarde aan de groene leefomgeving en is dan ook positief over de eisen met betrekking tot de areaalcompensatie. Reclamant is echter van mening dat belangrijke zaken met betrekking tot natuur niet of onvoldoende behandeld in het bestemmingsplan. Reclamant geeft een uitgebreide toelichting op dit thema en verzoekt op grond daarvan een gedegen natuuronderzoek te laten uitvoeren en eventueel het bestemmingsplan daarop aan te passen.

Reactie gemeente

- Ad a. In het algemene deel van de zienswijze van reclamant wordt opgemerkt dat er onvoldoende effectbeoordelingen voor de te verwachten soorten in het flora- en faunaonderzoek zijn opgenomen. Om deze reactie goed te kunnen beantwoorden is door bureau Kragten een aanvullende rapportage opgesteld. Hiervoor heeft tevens nader veldonderzoek plaatsgevonden. De rapportage hiervan is opgenomen in bijlage 6 van deze zienswijzennota. Op basis van deze aanvulling blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Daarnaast wordt in de zienswijze opgemerkt dat onvoldoende toetsing aan de nieuw aan te leggen verbindingsweg heeft plaatsgevonden. Het in het flora- en faunaonderzoek opgenomen inrichtingsontwerp laat zien dat de nieuwe ontsluitingsweg onderdeel vormt van het beoordeelde plangebied. Ook in figuur 3 van deze rapportage is een foto van de zuidzijde van de huidige rotonde aan de N309 opgenomen. Hieruit blijkt dat dit deel van het plangebied mee is genomen in het flora- en faunaonderzoek.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- De aanvullende rapportage flora- en faunaonderzoek wordt toegevoegd als bijlage aan het bestemmingsplan.

10. Zienswijze van DAS, Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam, namens [reclamant I], d.d. 18 juni 2019 (ingekomen 19 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant geeft aan niet principieel tegen de uitbreiding van VMI te zijn, maar wil wel dat diens belangen volledig moeten worden meegewogen.
- b. Reclamant heeft momenteel vrij uitzicht. Dit uitzicht verdwijnt als gevolg van de plannen van VMI. Van vrije ligging in het agrarisch gebied is in het geheel geen sprake meer.
- c. Reclamant stelt dat, gezien de omvang van het plangebied, er zonder meer ruimte is om de bedrijfshallen nog verder noordelijk te plaatsen.
- d. Het bestemmingsplan geeft de ruimte voor het verhogen van de maximale bouwhoogte naar 15 meter. Dit gebeurde ook ter plaatse van de huidige bedrijfshallen. Reclamant verwacht dan ook dat dit bij de nieuwe hallen wederom zal gebeuren. Reclamant verzoekt om deze regel te verwijderen dan wel een aanduiding op te nemen dat er geen kantoren mogen komen ter plaatse van diens woning.
- e. In het bestemmingsplan is een regel opgenomen die bouwwerken (antennes) op de bebouwing mogelijk maakt met een maximale hoogte van 25 meter. Dit zorgt voor een negatieve uitstraling op de woning. Reclamant verzoekt dan ook om deze regel te schrappen.
- f. Reclamant wil VMI in overweging geven om bij de ingebruikname van de gebouwen rekening te houden met diens belangen, door bijvoorbeeld de activiteiten die het minste geluid produceren bij diens woning te situeren.
- g. Reclamant vreest inkijk in de woning en tuin bij het situeren van een bedrijfshal van 15 meter hoog, waarvan de bovenste ruimte ingezet kan worden als kantoorruimte.
- h. Reclamant is bang voor overlast als gevolg van activiteiten rondom de woning, zoals vrachtwagens, heftrucks, enz.
- i. Reclamant geeft aan hinder te zullen ondervinden als gevolg van verlichting rondom de bedrijfshal.
- j. Reclamant geeft aan dat een steenuil nestelt op het perceel van reclamant. Deze steenuil foerageert onder andere op het terrein van de beoogde uitbreiding van VMI.
- k. Reclamant geeft aan dat de ontwikkelingsvisie te algemeen, onduidelijk en vrijblijvend is voor wat betreft de landschapsmaatregelen die voorkomen uit de voorwaardelijke verplichting. De voorwaardelijke verplichting is daarmee rechtsonzeker.
- l. Reclamant wil dat op voorhand is geregeld of inzichtelijk gemaakt op welke wijze de gronden met de bestemming Natuur worden ingericht. Daarmee krijgt reclamant (afdwingbare) zekerheid over de invulling van het plangebied naast diens woning.
- m. Reclamant merkt op dat de bestemming Natuur een innerlijke tegenstrijdigheid bevat. In de bestemming worden parkeerplaatsen en parkeerterreinen mogelijk gemaakt. Reclamant stelt dat dit niet mogelijk moet worden gemaakt en stelt voor deze bepaling te schrappen. Tevens stelt reclamant voor dat de leden c. t/m g. uit de doeleindenomschrijving van de bestemming Natuur worden geschrapt.
- n. Reclamant stelt dat de karakterisering 'gemengd gebied' niet correct is en dus niet gebruikt kan worden in het akoestisch onderzoek.
- o. In het akoestisch onderzoek staat weergegeven dat in de regels een gebruiksvoorschrift is opgenomen betreffende de geluidemissie binnen de bestemming Bedrijf. Reclamant constateert dat dit gebruiksvoorschrift ontbreekt en verzoekt deze alsnog op te nemen.
- p. Reclamant verzoekt om een verbod op vrachtverkeer op de Gelriaweg om extra verkeer in de toekomst te voorkomen.

Reactie gemeente

- Ad a. De opmerking van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen.
- Ad b. De constatering van reclamant is terecht. Als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van VMI verandert diens uitzicht. Uit vaste jurisprudentie blijkt echter dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Om te voorkomen dat hinder ontstaat wordt rondom het terrein van VMI wel een groenstrook gerealiseerd, zodat reclamant niet direct zicht heeft op de nieuwe bebouwing. Het uitzicht zal echter veranderen, dat is een correcte constatering, maar gelet op de landschappelijke inpassing wordt voldaan aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.
- Ad c. Met het positioneren van het bouwvlak is al zoveel mogelijk afstand genomen tot de woning van reclamant. In eerste instantie lag het bouwvlak dicht bij de woning van reclamant en was een bosperceel op het terrein van VMI voorzien. Naar aanleiding van de inspraak is het bosperceel geschrapt, zodat de bebouwing compacter kon worden geprojecteerd. Hierdoor

kan een bredere groenstrook langs de woning van reclamant worden gerealiseerd. Nog verder verschuiven behoort ruimtelijk niet tot de mogelijkheden. Aan de wens van reclamant kan dan ook niet tegemoet worden gekomen.

- Ad d. De bouwhoogte van bedrijfshallen mag 12 meter zijn. Het bestemmingsplan bevat daarnaast een afwijkingsbevoegdheid om de maximale bouwhoogte te vergroten met ten hoogste 3 meter. Dit mag niet zonder meer gebeuren. Het bestemmingsplan bevat in artikel 3.4.2 een aantal voorwaarden waaraan voldaan moet worden. Daarnaast is in artikel 3.4.3 nog een aanvullend afwegingskader opgenomen. Afwijken van de maximale bouwhoogte dient dus plaats te vinden op basis van een zorgvuldige afweging. De suggestie van reclamant om de afwijkingsbevoegdheid te laten vervallen neemt de gewenste flexibiliteit in het plan weg, aangezien de nieuwe hallen nog niet in detail zijn uitgewerkt. Dit betekent dat in het geval een afwijking noodzakelijk blijkt te zijn een planologische procedure moet worden gevolgd. Overigens wordt opgemerkt dat VMI momenteel geen voornemen heeft om op de hallen kantoren te realiseren. Aan de suggestie van reclamant wordt dan ook niet tegemoet gekomen.
- Ad e. De afwijkingsregel voor antennes betreft een standaard afwijking. Ook hier geldt, net als onder ad d., dat een zorgvuldige afweging moet plaatsvinden, alvorens van deze afwijking gebruik kan worden gemaakt. Het is wel wenselijk om de regeling te behouden om het bestemmingsplan de nodige flexibiliteit te geven, zodat het bestemmingsplan voldoende toekomstbestendig is.
- Ad f. De suggestie van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen en wordt daarnaast gedeeld met VMI. In artikel 3.5.3 van de regels is een beperking van de toegelaten geluidemissie per m³ opgenomen. Daarbij wordt verwezen naar een kaart in bijlage 3 bij de regels. Op basis van deze kaart blijkt dat de toegestane geluidemissie nabij de woning van reclamant met maximaal 50 dB(A) lager is dan op de rest van de bedrijfslocatie, waar een maximum van 55 tot 58 dB(A) geldt. Uitbreidingen worden voorts getoetst aan het activiteitenbesluit, waarin de maximaal toegelaten geluidbelasting op gevoelige functies als woningen is voorgeschreven.
- Ad g. Zie de reactie onder ad d. Daarop aanvullend merken wij op dat één van de voorwaarden is dat de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen niet onevenredig wordt aangetast en er geen verstoring optreedt van het stedenbouwkundige en/of landschappelijke beeld. Bij eventuele ophoging van de hallen zal hiermee rekening worden gehouden en daarmee ook met de belangen van reclamant. De vrees van reclamant lijkt daarmee ongegrond te zijn.
- Ad h. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar industrielawaai. Op basis van dit onderzoek zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen die borgen dat omwonenden geen onevenredige hinder van industrielawaai ervaren. De angst van reclamant is daarmee ongegrond.
- Ad i. Verlichting van gebouwen, maar ook van parkeerterreinen, wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. De opmerking van reclamant wordt doorgegeven aan VMI met het verzoek maatregelen te treffen met betrekking tot de verlichting. Voor het bestemmingsplan heeft dit verder geen invloed.
- Ad j. Om deze reactie goed te kunnen beantwoorden is door bureau Kragten een aanvullende rapportage opgesteld. Hiervoor heeft tevens nader veldonderzoek plaatsgevonden. De rapportage hiervan is opgenomen in bijlage 6 van deze zienswijzennota. Op basis van deze aanvulling blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.
- Ad k. Een voorwaardelijke verplichting dient voldoende concreet te zijn, zodat deze toetsbaar is. In voorliggend bestemmingsplan is de voorwaardelijke verplichting gebaseerd op de uitgewerkte ontwikkelingsvisie, welke als bijlage bij de regels zit. Bij presentatie van de uitgewerkte ontwikkelingsvisie door VMI aan omwonenden hebben de omwonenden aan VMI gevraagd om inspraak bij de uitwerking en de realisering van de natuurontwikkeling. VMI heeft aangegeven hiertoe bereid te zijn. Om te borgen dat deze inspraak daadwerkelijk plaats vindt, wordt aan de voorwaardelijke verplichting tevens een stappenplan gevoegd. Het stappenplan is als bijlage bij deze zienswijzennota opgenomen. Met de Ontwikkelingsvisie en het stappenplan biedt de voorwaardelijke verplichting voldoende waarborgen voor omwonenden.
- Ad l. Zie de beantwoording onder ad k.
- Ad m. Reclamant constateert terecht dat parkeerplaatsen en parkeerterreinen in de bestemming Natuur ongewenst zijn. Deze bepaling wordt dan ook geschrapt. De overige bepalingen worden niet geschrapt, aangezien de bestemming Natuur meer is dan het gedeelte langs de woning van reclamant en het wel degelijk de bedoeling is dat nieuwe natuur in onze gemeente kan worden ontsloten voor recreanten.

- Ad n. Bij de bepaling van het omgevingstype gemengd gebied is gebruik gemaakt van de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG. In deze handreiking wordt beschreven wanneer een gebied kan worden aangemerkt als gemengd gebied. Dit kan bijvoorbeeld gaan om gebieden nabij drukke wegen en hoofdinfrastructuur en gebieden waar naast woningen ook andere functies zoals (agrarische) bedrijven voorkomen. Het plangebied voldoet aan deze criteria. Het plangebied ligt nabij twee belangrijke wegen (de A50 en de N309), daarnaast komen diverse agrarische bedrijven voor. Daarmee is sprake van een gemengd gebied en kan dit omgevingstype worden gehanteerd bij de verschillende onderzoeken.
- Ad o. Reclamant constateert terecht er dat geen gebruiksvoorschrift is opgenomen betreffende de geluidemissie binnen de bestemming Bedrijf. Dit wordt alsnog opgenomen.
- Ad p. Een vrachtwagenverbod wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. De opmerking van reclamant leidt dan ook niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- De aanvullende rapportage flora- en faunaonderzoek wordt toegevoegd als bijlage aan het bestemmingsplan.
- De voorwaardelijke verplichting wordt aangevuld met een stappenplan, zoals beschreven in bijlage 7 bij deze zienswijzennota.
- Artikel 5.1 lid f. wordt geschrapt.
- Een nieuw lid met betrekking tot geluidemissie wordt toegevoegd aan artikel 3. Dit artikel luidt als volgt:

3.5.3 Geluidemissie

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt tevens begrepen een geluidemissie in dB(A) per m3 die hoger is dan de geluidemissie die is aangegeven op de kaart in bijlage 3.

11a. Zienswijze van Univé rechtshulp, Postbus 557, 9400 AN Assen, namens [reclamant J], d.d. 18 juni 2019 (ingekomen 19 juni 2019)

11b. Aanvullende zienswijze van [reclamant J], 8161 RC Epe, d.d. 18 juni 2019 (ingekomen 19 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant vermoedt dat de geluidsnormen worden overschreden. Zij ervaren nu reeds veel geluidsoverlast en door de voorgenomen ontwikkeling neemt het geluid toe.
- b. Er wordt uitgegaan van een gemengd gebied. Reclamant stelt zich op het standpunt dat een rustig woongebied moet worden gehanteerd. De richtafstand voor industrielawaai is dan 200 meter. De woning van reclamant bevindt zich binnen deze afstand, waardoor de toegestane richtafstand wordt overschreden.
- c. Reclamant vreest dat de rijstrook linksaf naar VMI snel volstroomt en er drukte op de weg ontstaat. Vanaf de weg kan in de woning van reclamant worden gekeken, waardoor diens privacy wordt aangetast. Reclamant ziet graag extra maatregelen.
- d. Er komen twee bushaltes nabij het kruispunt. Het in- en uitvoegen van bussen op de weg werkt volgens reclamant vertragend. Daarnaast komen er oversteekplaatsen voor voetgangers hetgeen evenmin bevorderlijk is voor het verkeer. Reclamant meent dat de oplossing is om de bushaltes bij VMI zelf te realiseren.
- e. Reclamant verzoekt om de parkeerplaats langs de N309 te verwijderen.
- f. Reclamant herhaalt zijn verzoek om de bushaltes te verplaatsen naar VMI zelf.
- g. Reclamant geeft aan dat de uitvoegstroken naar zijn mening te kort zijn. Reclamant adviseert om de uitvoegstroken langer maken.
- h. Reclamant hoopt met deze zienswijze een positieve bijdrage te leveren aan een zo goed mogelijke doorstroming van het verkeer op de N309 in de toekomst.

Reactie gemeente

- Ad a. In het kader van het bestemmingsplan en de voorgenomen ontwikkelingen is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsnormen niet worden overschreden. Ook na uitvoering van het bestemmingsplan wordt voldaan aan de wettelijke geluidsnormen.
- Ad b. Bij de bepaling van het omgevingstype gemengd gebied is gebruik gemaakt van de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG. In deze handreiking wordt beschreven wanneer een gebied kan worden aangemerkt als gemengd gebied. Dit kan bijvoorbeeld gaan om gebieden nabij drukke wegen en hoofdinfrastructuur en gebieden waar naast woningen ook andere functies zoals (agrarische) bedrijven voorkomen. Het plangebied voldoet aan deze criteria. Het plangebied ligt nabij twee belangrijke wegen (de A50 en de N309), daarnaast komen diverse agrarische bedrijven voor. Daarmee is sprake van een gemengd gebied en kan dit omgevingstype worden gehanteerd bij de verschillende onderzoeken.
- Ad c. Allereerst merken wij op dat de uitvoegstroken buiten de reikwijdte van het voorliggende bestemmingsplan vallen. Wel merken wij op dat het kruispunt zodanig is ontworpen dat er in de reguliere spitsen naar verwachting geen of nauwelijks filevorming zal ontstaan op zowel de hoofdrijbaan N309 als de zijwegen. Aan de hand van de verkeersintensiteiten voor de maatgevende uren (ochtend- en avondspits) zijn de kruispuntvorm en de lengte van de opstelvakken bepaald. Deze zijn voldoende om het verkeer van en naar VMI af te kunnen wikkelen. Hierbij worden aparte opstelvakken gerealiseerd, waardoor meerdere richtingen tegelijkertijd een groenfase kunnen hebben. De opstelvakken kunnen hierdoor korter zijn dan als deze richtingen worden gecombineerd. De kans dat de opstelvakken te kort zijn, is hierdoor nihil. De vrees van reclamant voor filevorming met bijkomende hinder wordt dan ook niet gedeeld. De zienswijze van reclamant heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
- Ad d. De provincie heeft tijdens het voortraject onderzocht of het mogelijk is om de bushaltes direct bij VMI te realiseren. Vanwege de langere reistijd van de bussen is deze variant afgefallen. Daarnaast voegt de bus in op moment dat er geen verkeer rijdt (hiaat tussen de verschillende richtingen van het verkeerslicht). De doorstroming wordt hierdoor nauwelijks beperkt. De vrees van reclamant wordt dan ook niet gedeeld en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
- Ad e. De parkeerplaats langs de N309 maakt geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Daarnaast is de gemeente niet het bevoegd gezag voor wat betreft deze parkeerplaats, aangezien het een provinciale weg betreft. In het kader van het voorliggende

bestemmingsplan kan deze opmerking dan ook niet worden meegenomen. Wel heeft de gemeente de zorgen van reclamant onder de aandacht gebracht bij de provincie. De provincie heeft toegezegd deze vraag mee te nemen in de trajectverkenning voor het eerstvolgende groot onderhoud van de N309.

Ad f. Zie de beantwoording onder ad d.

Ad g. Zie de beantwoording onder ad c.

Ad h. De opmerking van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft **geen** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

12. Zienswijze van Legal Office Juristen, Postbus 3142, 6802 DC Arnhem, namens [reclamant K], d.d. 18 juni 2019 (ingekomen 19 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant geeft aan dat de ladder voor duurzame verstedelijking slechts wordt gemotiveerd met de opmerking dat deze regionaal is afgestemd. Volgens reclamant is dit onvoldoende en moet zelf een afweging worden gemaakt of er behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling. Volgens reclamant kan die afweging ook zijn dat het bedrijf niet passend is en verplaatst moet worden. Reclamant pleit ervoor alsnog alternatieven te onderzoeken, waarbij verplaatsing het uitgangspunt is.
- b. Volgens reclamant is nergens in het bestemmingsplan opgenomen dat de natuurcompensatie daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
- c. Volgens reclamant is de natuurcompensatie met name gericht op het bedrijventerrein en onvoldoende op de nieuwe ontsluitingsweg. De daar beoogde bomenrij is onvoldoende om hinder en uitzicht op de weg te ontnemen.
- d. Reclamant merkt op dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak heeft gedaan over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Het is voor reclamant onduidelijk wat de gevolgen hiervan zijn op de conclusies uit de onderzoeken bij het bestemmingsplan.
- e. Reclamant bestrijdt de conclusies van het luchtkwaliteitsonderzoek. Volgens reclamant zijn er wel degelijk effecten en ontbreken mitigerende maatregelen. Daarnaast is gebruik gemaakt van een verouderde verkeerstoets, waardoor het onderzoek ondeugdelijk is en opnieuw moet worden uitgevoerd.
- f. Volgens reclamant is in het geluidsonderzoek met betrekking tot verkeer ten onrechte gerekend met een snelheid van 60 km/uur. Volgens reclamant is dit nergens vastgelegd en moet worden uitgegaan van een worstcase scenario van 80 km/uur.
- g. Reclamant geeft aan dat ten onrechte is aangegeven dat er geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.
- h. Reclamant geeft aan dat het hoofdkantoor maximaal 14,5 meter hoog wordt en pal tegenover diens perceel komt te liggen. Volgens reclamant is aangegeven dat het hoofdkantoor maximaal drie bouwlagen heeft, hetgeen volgens reclamant overeenkomt met een bouwhoogte van 9 meter. Reclamant verzoekt dan ook het bestemmingsplan daarop aan te passen.

Uit de hoorzitting zijn geen aanvullingen naar voren gekomen.

Reactie gemeente

- Ad a. in de voorbereiding van dit bestemmingsplan heeft er een uitgebreide Laddertoets plaats gevonden. Daarbij is gekeken naar behoefte en de mogelijkheden voor verplaatsing. Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Er is geen aanleiding om dit onderzoek in twijfel te trekken en nieuwe alternatieven te onderzoeken. De zienswijze leidt dan ook niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
- Ad b. Het bestemmingsplan bevat in artikel 3.5 een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot de aanleg van de voorgenomen natuurcompensatie. Op deze manier is, geborgd dat de natuurcompensatie daadwerkelijk wordt aangelegd.
- Ad c. Zowel de uitbreiding van VMI als de nieuwe verbindingsweg worden zo goed mogelijk landschappelijk ingepast. Voor beide onderdelen is een inrichtingsplan opgesteld. De landschappelijk inpassing van de nieuwe verbindingsweg is opgenomen als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Uit deze bijlage blijkt dat niet alleen sprake is van een bomenrij, maar ook van struweel onder de bomen. Hierdoor wordt het zicht op de nieuwe verbindingsweg ontnomen.
- Ad d. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State kan geen gebruik meer worden gemaakt van het Programma Aanpak Stikstof. Dit betekent dat moet worden teuggefallen op de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Hierin is bepaald dat het bestemmingsplan geen significante gevolgen mag hebben voor de instandhoudingsdoelen van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In dit geval betekent dit dat als gevolg van het voorliggende plan de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet mag toenemen. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State is in het kader van het voorliggende project nader onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie als gevolg van het plan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet toeneemt. De onderzoeken worden als bijlage bij de zienswijzennota gevoegd en bovendien toegevoegd aan het bestemmingsplan VMI. Omdat de uitvoering van de terreininrichting en bebouwing nog niet concreet zijn uitgewerkt, wordt een extra bepaling aan artikel 14 van de regels toegevoegd,

- waarin bepaald wordt dat het verboden is gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, te gebruiken indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie.
- Ad e. In 2018 is een actualisatie van het verkeersonderzoek ontsluiting VMI opgesteld. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het onderzoek uit 2018 heeft gediend als onderlegger voor de andere onderzoeken, zoals geluid en luchtkwaliteit en dus niet het eerdere verkeersonderzoek. Daarmee zijn de gegevens van het onderzoek actueel en is het niet nodig om het onderzoek opnieuw uit te voeren.
- Ad f. Het wegontwerp van de nieuwe ontsluitingsweg is gebaseerd op een maximale snelheid van 60 km/uur. Dit wegontwerp ligt ten grondslag aan het voorliggende bestemmingsplan. Omdat het wegontwerp is gebaseerd op een maximale snelheid van 60 km/uur is hier terecht van uitgegaan in het onderzoek. Een snelheid van 80 km/uur is met het wegontwerp niet mogelijk.
- Ad g. In het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (rapport Arcadis, 8 maart 2018) is onderzocht of in het kader van de Wet geluidhinder voor de wijzigingen aan het wegennet sprake is van een reconstructie. Er is sprake van reconstructie indien 10 jaar na realisering van de fysieke reconstructie aan het wegennet de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeerslawaaï met meer dan 2 dB(A) zal toenemen. Deze toename is niet het geval voor zowel de fysieke reconstructie als met betrekking tot het wegennet in de directe invloedssfeer van deze reconstructie. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek welke is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan.
- Ad h. Allereerst wordt opgemerkt dat de volledige uitbreiding in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 12 meter heeft. Uitsluitend de bestaande bebouwing is hoger dan 12 meter. Dus ook het nieuwe hoofdkantoor heeft in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 12 meter, hetgeen overeenkomt met het beoogde aantal verdiepingen. Reclamant merkt overigens terecht op dat de toelichting van het bestemmingsplan op dit aspect een verkeerd beeld schetst. De toelichting wordt hierop dan ook aangepast.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- Paragraaf 3.2.2 van de toelichting wordt aangepast, waarbij gemeld wordt dat het hoofdkantoor 12 meter hoog mag zijn.
- De onderzoeken naar de stikstofdepositie worden als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.
- Artikel 14 wordt als volgt aangevuld:

14.1 Strijdig gebruik

Onder een gebruik strijdig met alle bestemmingen wordt in ieder geval verstaan:

- c. *het bedrijfsmatige gebruik van gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie. Onder het genoemde strijdige gebruik wordt niet verstaan de uitstoot van stikstof veroorzaakt door de externe voertuigbewegingen van en naar de gronden en bebouwing.*

14.2 Afwijkingsbevoegdheid

Van het bepaalde onder lid 1a kan worden afgeweken indien met onderzoek kan worden aangetoond dat geen significante effecten op Natura 2000-gebieden optreden als gevolg van stikstofdepositie.

De overige bepalingen uit artikel 14 blijven onverminderd van kracht.

13. Zienswijze van De Haan advocaten en notarissen, Postbus 851, 8901 BR Leeuwarden, [reclamant L], d.d. 19 juni 2019 (ingekomen 20 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Reclamant wijst op het Landschapsontwikkelingsplan van Veluwe tot IJssel. Hierin wordt specifiek opgemerkt dat ontstening moet worden gestimuleerd en dat karakteristieke kenmerken van het landschap ontwikkeld moeten worden. Volgens reclamant betreft het bestemmingsplan geen ontstening en versterking van cultuurhistorische waarden maar juist het tegenovergestelde: verdergaande verstening en verzwakken van de cultuurhistorische waarden. Reclamant meent dan ook dat het plan in strijd is met het Landschapsontwikkelingsplan.
- b. Reclamant meent dat onvoldoende duidelijk wordt op welke wijze de areaalcompensatie plaats vindt en hoe deze eruit komt te zien.
- c. Reclamant merkt op dat een bouwhoogte van 15 meter niet passend is en de noodzaak onvoldoende is aangetoond. Reden dat volgens reclamant een bouwhoogte van 12 meter voldoende is.
- d. Reclamant geeft aan dat de visualisaties geen reëel beeld geven. Het betreft volgens reclamant een onrealistische schets.
- e. Reclamant merkt op dat in het kader van de ladder duurzame verstedelijking twee locaties zijn bekeken binnen de Cleantech Regio. Volgens reclamant is ten onrechte niet gekeken naar het bedrijventerrein H2O te Wezep/Hattem.
- f. Volgens reclamant is in het kader van de ladder duurzame verstedelijking slechts een financiële afweging gemaakt. Reclamant geeft aan dat de ladder toeziet op duurzame verstedelijking en geen financiële bedrijfsmatige afweging. Volgens reclamant klopt de gemaakte afweging dan ook niet.
- g. De bij het bestemmingsplan gevoegde ontwikkelingsvisie is volgens reclamant bijna zes jaar oud en deels verouderd. Volgens reclamant kan deze visie dan ook niet ten grondslag liggen aan het plan en kan het bestemmingsplan met deze onderlegger niet op deze wijze worden vastgesteld.
- h. Het verkeersonderzoek is afgerond in 2014. De gegevens die zijn gebruikt zijn volgens reclamant niet meer juist. De conclusies uit het onderzoek kunnen volgens reclamant de gekozen optie niet meer dragen. Volgens reclamant loopt de rotonde in de huidige situatie al vol. Reclamant verwacht dat met het realiseren van verkeerslichten nog meer opstoppen kunnen worden verwacht. Daarnaast verwacht reclamant dat al het verkeer via de Gelriaweg zal gaan, omdat de Zuivelweg komt te vervallen.
- i. Het geluidsonderzoek is volgens reclamant eveneens verouderd. Bovendien is geen rekening gehouden met het piepen van heftrucks. Daarnaast is de woning van reclamant niet meegenomen in het onderzoek.
- j. Volgens reclamant is onvoldoende gekeken naar beschermde diersoorten, zoals de steenuil.
- k. Reclamant geeft aan dat in het plan onvoldoende naar voren komt dat de stikstofdepositie die wordt veroorzaakt geen negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen. Zeker nu de PAS niet meer ten grondslag mag worden gelegd aan besluitvorming zijn de conclusies in het bestemmingsplan onvoldoende en ontoereikend.
- l. Reclamant meent dat de wijzigingsbevoegdheid uit artikel 3.6 omtrent situatiering en toename van nieuwe bouwvlakken te ruim omschreven is. Deze kan niet op voorgestelde wijze worden vastgesteld.

Reactie gemeente

- Ad a. Het Landschapsontwikkelingsplan van Veluwe tot IJssel (LOP) heeft niet als oogmerk om elke vorm van uitbreiding van stedelijk gebied te voorkomen. Het LOP biedt handvatten bij bepaalde ontwikkelingen in het landschap. Het voorliggende plan voorziet in natuurontwikkeling en landschapsversterking. Dit wordt beschreven in de uitgewerkte ontwikkelingsvisie. Deze uitwerking is mede gebaseerd op de handvatten die in het LOP worden geboden. Het plan is dus niet in strijd met het LOP. Daarnaast worden de in het plangebied voorkomende cultuurhistorische waarden zoals de watermolen niet aangetast.
- Ad b. Allereerst merken wij op dat er geen regelgeving is die in voorliggende situatie areaalcompensatie verplicht stelt. De uitbreiding van VMI vindt niet plaats in een gebied (bijvoorbeeld Gelders Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone) waar eventuele areaalcompensatie is voorgeschreven. Toch hebben wij gemeend dat areaalcompensatie gepast is, gelet op de omvang van de uitbreiding. In bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan (de ontwikkelingsvisie) wordt aangegeven welke gebieden worden

- omgevormd tot natuur (areaalcompensatie) en welke natuurdoeltype wordt nagestreefd. Op deze manier is voor eenieder inzichtelijk hoe de areaalcompensatie wordt beoogd.
- Ad c. De maximale bouwhoogte die is opgenomen in het bestemmingsplan op de uitbreidingsgronden bedraagt 12 meter. Daarmee is reeds voorzien in de wens van reclamant en behoeft het bestemmingsplan geen aanpassing.
 - Ad d. De visualisaties vormen een illustratie voor de met de ontwikkelingsvisie beoogde inrichting van het plangebied. Met de visualisaties wordt getracht dit inzichtelijk te maken.
 - Ad e. Het bedrijventerrein H2O heeft geen kavels in de benodigde omvang voor VMI. Daarom is het bedrijventerrein H2O verder buiten beschouwing gelaten. Overigens zijn andere bedrijventerreinen in Harderwijk en Zwolle, dus buiten de Cleantech Regio, wel meegenomen in het onderzoek. Er is dus breder gekeken dan alleen de Cleantech Regio.
 - Ad f. Zie de beantwoording van zienswijze 5 onder ad a.
 - Ad g. Reclamant maakt niet duidelijk op welke punten de ontwikkelingsvisie verouderd is. De visie betreft nog steeds de actuele ontwikkelingsvisie van VMI.
 - Ad h. De verkeerscijfers zijn in 2018 geactualiseerd. In bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is deze actualisatie opgenomen, waardoor er niet is gewerkt met verouderde gegevens.
 - Ad i. De woning van reclamant ligt op veel grotere afstand dan de woningen die zijn beschouwd. Daarmee is zeker dat de situatie bij de woning van reclamant voldoet aan de normen. Daarnaast is het onderzoek nog steeds actueel en bruikbaar binnen deze bestemmingsplanprocedure.
 - Ad j. Om deze reactie goed te kunnen beantwoorden is door bureau Kragten een aanvullende rapportage opgesteld. Hiervoor heeft tevens nader veldonderzoek plaatsgevonden. De rapportage hiervan is opgenomen in bijlage 6 van deze zienswijzennota. Op basis van deze aanvulling blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.
 - Ad k. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State kan geen gebruik meer worden gemaakt van het Programma Aanpak Stikstof. Dit betekent dat moet worden teruggevallen op de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Hierin is bepaald dat het bestemmingsplan geen significante gevolgen mag hebben voor de instandhoudingsdoelen van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In dit geval betekent dit dat als gevolg van het voorliggende plan de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet mag toenemen. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State is in het kader van het voorliggende project nader onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie als gevolg van het plan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Veluwe niet toeneemt. De onderzoeken worden als bijlage bij de zienswijzennota gevoegd en bovendien toegevoegd aan het bestemmingsplan VMI. Omdat de uitvoering van de terreininrichting en bebouwing nog niet concreet zijn uitgewerkt, wordt een extra bepaling aan artikel 14 van de regels toegevoegd, waarin bepaald wordt dat het verboden is gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, te gebruiken indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie.
 - Ad l. De door reclamant genoemde wijzigingsbevoegdheid maakt naast het verschuiven van bouwvlakken ook nieuwe bouwvlakken mogelijk. Reclamant merkt terecht op dat dit wel erg ruim is geformuleerd. Artikel 3.6 wordt dan ook aangepast, waarbij het gedeelte "*dan wel nieuwe bouwvlakken worden aangegeven*" wordt geschrapt.

Conclusie

De zienswijze geeft **wel** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

- De aanvullende rapportage flora- en faunaonderzoek wordt toegevoegd als bijlage aan het bestemmingsplan.
- De onderzoeken naar de stikstofdepositie worden als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.
- Artikel 14 wordt als volgt aangevuld:

14.1 Strijdig gebruik

Onder een gebruik strijdig met alle bestemmingen wordt in ieder geval verstaan:

- d. het bedrijfsmatige gebruik van gronden en bebouwing, daaronder begrepen de interne voertuigbewegingen, indien dit gebruik leidt tot stikstofemissie. Onder het genoemde strijdige gebruik wordt niet verstaan de uitstoot van stikstof veroorzaakt door de externe voertuigbewegingen van en naar de gronden en bebouwing.*

14.2 Afwijkingsbevoegdheid

Van het bepaalde onder lid 1a kan worden afgeweken indien met onderzoek kan worden aangetoond dat geen significante effecten op Natura 2000-gebieden optreden als gevolg van stikstofdepositie.

De overige bepalingen uit artikel 14 blijven onverminderd van kracht.

- Artikel 3.6 wordt aangepast, waarbij het gedeelte “*dan wel nieuwe bouwvlakken worden aangegeven*” wordt geschrapt. Het nieuwe artikel luidt als volgt:

3.6 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat:

- a. *de situering en de vorm van de aangegeven bouwvlakken worden gewijzigd, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:*

14. Zienswijze van [reclamant M], d.d. 19 juni 2019 (ingekomen 20 juni 2019)

Samenvatting reactie

- a. Volgens reclamant tast de uitbreiding van VMI diens leefomgeving aan. De tuin (kavelnummer 4220) komt volgens reclamant te liggen in een omgeving met nog meer lawaai en luchtverontreiniging.
- b. Volgens reclamant zullen de gebouwen obstakels in het landschap zijn, waar nu het karakteristieke landschap voor de Veluwe zichtbaar is. Volgens reclamant is als gevolg van de 15 meter hoge gebouwen straks geen plaats voor weidelandschap.
- c. Reclamant vraagt welke garanties worden gegeven dat het groen ook werkelijk zodanig wordt dat gebouwen naar de achtergrond verdwijnen.
- d. Reclamant geeft aan dat de berekening voor natuurcompensatie hem vreemd over komt, omdat volgens reclamant reeds bestaande groene gronden in het bestemmingsplan worden opgenomen als nieuwe natuur. Reclamant meent dat dit al natuur en dus niet nogmaals als zodanig kan worden bestempeld.
- e. VMI heeft volgens reclamant in zijn beleid staan dat zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met uitzicht en privacy. Reclamant vraagt zich af hoe wordt gegarandeerd dat VMI zijn eigen beleid uitvoert en bovendien de afspraken over natuurcompensatie nakomt.
- f. Als gevolg van de uitbreiding neemt het verkeer op de Werlerweg volgens reclamant ernstig toe. Reclamant vreest dat de Werlerweg straks een sluiproute wordt, wat tot gevaarlijke situaties leidt.

Reactie gemeente

- Ad a. De kavel waar reclamant over spreekt, ligt aan de oostzijde van VMI. De uitbreiding van VMI vindt plaats aan de westzijde. Aan de zijde waar de kavel van reclamant ligt verandert niets. De kavel van reclamant wordt dus ook niet aangetast door meer lawaai en luchtverontreiniging. Aangezien aan deze zijde van het plangebied geen verandering is voorzien, leidt de opmerking van reclamant niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
- Ad b. Allereerst wordt opgemerkt dat de volledige uitbreiding in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 12 meter heeft. Uitsluitend de bestaande bebouwing is hoger dan 12 meter. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan uitgebreid stilgestaan bij de ligging van het plangebied in het nationaal landschap Veluwe. Het plan is zodanig opgesteld dat geen waarden worden aangetast. De opmerking van reclamant zet deze conclusie niet in een ander daglicht.
- Ad c. Het bestemmingsplan bevat in artikel 3.5.2 van de regels een voorwaardelijke verplichting op basis waarvan VMI daadwerkelijk het groen moet aanplanten overeenkomstig de Totaalvisie. Op deze manier is juridisch geborgd dat aanplant daadwerkelijk plaatsvindt en uiteindelijk het beeld uit de Totaalvisie ontstaat, zodat gebouwen in het landschap worden ingepast.
- Ad d. Reclamant merkt op dat de natuurcompensatie onvoldoende zou zijn. Allereerst merken wij op dat er geen regelgeving is die in voorliggende situatie areaalcompensatie verplicht stelt. De uitbreiding van VMI vindt niet plaats in een gebied (bijvoorbeeld Gelders Natuurnetwerk of Groene Ontwikkelingszone) waar eventuele areaalcompensatie is voorgeschreven. Toch hebben wij gemeend dat areaalcompensatie gepast is, gelet op de omvang van de uitbreiding. Het is correct dat VMI de gronden reeds in eigendom heeft, op deze gronden rust echter grotendeels een Agrarische bestemming. Dit maakt het mogelijk dat de gronden intensief agrarisch gebruikt kunnen worden. Nadat de bestemming is omgezet in Natuur, is dit niet meer mogelijk. Bovendien bevat het bestemmingsplan in artikel 3.5.2 een voorwaardelijke verplichting, op basis waarvan de natuurgebieden daadwerkelijk moeten worden ingericht. Daarmee is er wel degelijk sprake van natuurcompensatie. De opmerking van reclamant geeft geen reden tot aanpassing van de beoogde natuurcompensatie in het voorliggende bestemmingsplan.
- Ad e. Zoals onder ad c. is aangegeven, bevat het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen op basis waarvan de aanplant juridisch is geborgd. Ten aanzien van uitzicht en privacy zijn aan de zijde van het perceel van reclamant geen veranderingen zijn voorzien (zie ook ad a.), waardoor ten aanzien van privacy en uitzicht geen wijzigingen zijn.
- Ad f. Op basis van het verkeersonderzoek is er geen aanleiding om op voorhand extra maatregelen te treffen op de Werlerweg in buurtschap Zuuk. Mocht hier later toch noodzaak toe zijn, dan is dat binnen de regels van het bestemmingsplan mogelijk. Het is niet nodig om het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

Conclusie

De zienswijze geeft **geen** aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

3. Ambtshalve aanpassingen

In dit hoofdstuk worden per planonderdeel (toelichting, regels, onderzoeken en verbeelding) de door te voeren ambtshalve aanpassingen in het bestemmingsplan beschreven. Dit betreffen ondergeschikte wijzigingen ter verbetering van het plan, die geen directe invloed hebben op de aard van het plan.

Regels

- In artikel 3.5.2 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Op basis van deze verplichting mag de uitbreiding van VMI pas in gebruik worden genomen nadat de nieuwe verbindingsweg (inclusief landschappelijke inpassing) en de landschapsmaatregelen op de bestemmingen Groen en Natuur zijn gerealiseerd. Voor de nieuwe verbindingsweg (inclusief landschappelijke inpassing) en de landschapsmaatregelen op de bestemmingen Groen en Natuur wordt verwezen naar bijlage 1 van de regels. Dit betreft het Masterplan, zoals opgesteld in 2013. Inmiddels zijn beide maatregelen verder uitgewerkt en nader geconcretiseerd. Er wordt dan ook een tweede bijlage toegevoegd, te weten:
 - *Bijlage 2: Reconstructie kruispunt N309/De Meent en aanleg nieuwe verbindingsweg N309-Ledderweg, inclusief landschappelijke inpassing.*

Als gevolg van deze aanpassing wordt ook artikel 3.5.2 aangepast. Dit artikel komt er als volgt uit te zien:

3.5.2 Voorwaardelijke verplichting

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen:

- a. het gebruik van en het in gebruik laten nemen van gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting' overeenkomstig de bestemmingsomschrijving in artikel 3.1 lid a, voordat een verbindingsweg tussen de Ledderweg en de rotonde N309 alsmede de landschappelijke inpassing van deze verbindingsweg, zoals opgenomen in bijlage 2 van de regels, is gerealiseerd;*
 - b. het gebruik van en het in gebruik laten nemen van gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting' overeenkomstig de bestemmingsomschrijving in artikel 3.1 lid a, zonder de aanleg en instandhouding van de landschapsmaatregelen, zoals opgenomen in bijlage 1 van de regels, is gerealiseerd;*
 - c. In afwijking van a. mogen gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting' overeenkomstig de bestemming worden gebruikt ten behoeve van één magazijn voor de opslag van goederen.*
 - d. in afwijking van b. mogen gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - voorwaardelijke verplichting' overeenkomstig de bestemming worden gebruikt onder de voorwaarde dat binnen 12 maanden na het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan uitvoering wordt gegeven aan de aanleg en instandhouding van de landschapsmaatregelen, zoals opgenomen in bijlage 1 van de regels.*
- Artikel 18.1 komt te vervallen
In artikel 18.1 wordt verwezen naar bepalingen in de bouwverordening die in 2016 daaruit zijn geschrapt. Artikel 18.1 kan dus worden weggelaten.

4. Hoorzittingen

Hoorzitting Ontwerp bestemmingsplan VMI 19 september 2019

Hoorzitting Ontwerp bestemmingsplan VMI

Aanleiding: Zienswijzen ingediend door Legal Office Juristen, Arnhem, namens
Reclamant de heer J. Rijssen, Ledderweg 25, 8161 SZ Epe (zaak 84632),
Datum: 19 september 2019, 14.20 uur;
Aanwezig: Reclamant de heer J. Rijssen, Ledderweg 25, 8161 SZ Epe,
Namens gemeente: Wethouder R.A.J. Scholten, Mevrouw K.C.M. Olieman (secretaris)

De wethouder legt de procedure uit. Reclamant geeft aan dat de situatie voor iedereen beter wordt, behalve voor hem. Reclamant heeft begin dit jaar een gesprek gehad met de gemeente en de provincie. Hij heeft toen gevraagd hoe veel dichterbij de S9 (N309) bij zijn huis komt te liggen. Het heeft heel lang geduurd voordat hij antwoord op deze vraag kreeg. Pas onlangs is de provincie langsgekomen op een moment dat hij zelf niet thuis was. De weg komt 1.40 meter dichterbij zijn huis te liggen zo blijkt. Verder raakt reclamant nog een stuk grond kwijt van plusminus 80 meter bij 3 meter. Reclamant heeft nog geen contact gehad met de taxateur van de provincie. Er is nog geen gesprek geweest over de vergoeding die hij krijgt voor de verkoop van zijn grond. Hij had dit al wel verwacht. Reclamant krijgt straks ook een bushalte voor de deur. Dit gaat ten koste van zijn privacy. Reclamant is hier niet blij mee. Ook vanaf het nieuwe kantoor kijkt men straks zo zijn tuin in. Bovendien kijkt hij straks tegen het kantoor aan. Volgens reclamant wordt de weg straks een stuk drukker dan nu omdat er ook verkeer vanaf De Meent langs zal rijden.

De wethouder geeft aan dat reclamant straks eventueel een beroep op planschade kan doen.

Reclamant vraagt zich af of de VMI over 10 jaar opnieuw gaan uitbreiden. Hij vindt het bedrijf nu al te groot voor deze plek. Reclamant vindt ook dat het nieuwe hoofdkantoor veel te hoog wordt. Volgens zijn adviseurs is deze hoogte helemaal niet noodzakelijk voor een gebouw van 3 verdiepingen. Als hier een bomenrij zou worden gepland zou dit een stuk schelen voor de privacy van reclamant.

De provincie verwijdert hier een rij eiken, maar niet de laatste 4 eiken waar reclamant last van heeft. Reclamant had afgelopen zomer overlast van eikenprocessierupsen, bovendien nemen de eiken licht weg voor de coniferen die er staan. Reclamant had daarom liever gezien dat ook deze 4 eiken waren gekapt.

Bijlage 1; oplegnotitie akoestisch onderzoek industrielawaai

Bijlage 2; Stikstofdepositie VMI

Bijlage 3; AERIUS-berekening verbinding Ledderweg – N309

Bijlage 4; Stikstofdepositie aanleg verbindingsweg

Bijlage 5; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa

Bijlage 6; oplegnotitie flora- en faunaonderzoek

Bijlage 7; Plan van aanpak inrichting gebieden met bestemming natuur

