

Zienswijzennota
bestemmingsplan
Buitengebied herziening 2014, rotonde
Heerewaarden (BP1092)
gemeente Maasdriel

status:
datum:
projectnummer:
adviseurs:

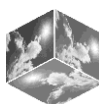
Definitief
16 december 2014
202630R.2010
YSC/HZI/ASN



VONDERWEG 14, 5616 RM EINDHOVEN
TELEFOON 040 257 13 36 TELEFAX 040 257 02 90

AMERIKALAAN 70C, 6199 AE MAASTRICHT-AIRPORT
TELEFOON 043 326 16 60 TELEFAX 043 326 16 64

INFO@TONNAER.NL WWW.TONNAER.NL



TONNAER

ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT



JURIDISCHE EN BELEIDSADVISING
OVERHEIDSPROJECTEN
PLANOLOGIE EN STEDENBOUW

Hoofdstuk 1 Inleiding

1 Procedure

1.1 Ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd

Van 11 september 2014 tot en met 22 oktober 2014 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied herziening 2014, rotonde Heerewaarden (BP1092)' met de bijbehorende stukken ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van terinzagelegging konden zienswijzen worden ingediend over het ontwerpbestemmingsplan.

Er zijn vijf zienswijzen ontvangen:

1	mr. J. Zwiers van ARAG namens dhr. en mevr. Van Gameren	Van Heemstraweg 3 Heerewaarden	22-10-2014
2	mr. drs. C.M.L. Willems-Dekkers namens dhr. B.L. Vissers van Maatschap B.L. Vissers, J. Robbemondt en G.J. Vissers Heerewaarden	Van Heemstraweg 5 Heerewaarden	16-10-2014
3	Dhr. J. Ton	Vossenweide 1 Heerewaarden	14-10-2014
4	Dhr. H. De Graaf	Burg. Wolterstraat 27 Heerewaarden	29-9-2014
5	Dhr. T. van der Luit	Hogestraat 12a Heerewaarden	22-10-2014

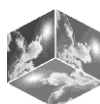
1.2 Bevoegd gezag

Van 11 september 2014 tot en met 22 oktober 2014 heeft tevens het voornemen tot verlening van een hogere grenswaarde Wet geluidhinder met de bijbehorende stukken ter inzage gelegen. Dit betreft een zelfstandig besluit van het daartoe bevoegde gezag met een daarbij behorende afzonderlijke behandelingsprocedure.

Reacties tegen het voornemen tot verlening van een hogere grenswaarde Wet geluidhinder worden in het kader van de behandeling van dit bestemmingsplan niet meegenomen.

1.3 Leeswijzer

In dit verslag worden achtereenvolgens de zienswijzen samengevat, waarna het standpunt van burgemeester en wethouder is weergegeven. De samenvattingen van de reacties hebben overigens slechts tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Bij de beoordeling van de reacties zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend, betrokken.

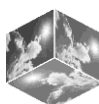


2 Ingediende zienswijzen

2.1 Zienswijze mr. J. Zwiers van ARAG namens dhr. en mevr. Van Gameren

Samenvatting zienswijze

1. Dhr. en mevr. Van Gameren kunnen zich niet vinden in de aanpassing van de weg met een rotonde. Door de reconstructie komen er 2 rijbanen voor de bus bij. Dit heeft tot gevolg dat voor de woning van cliënten, het verkeer zich concentreert voor de rotonde.
2. Een rotonde zorgt ervoor dat het verkeer afremt en daarna weer hard optrekt. Hierdoor zal er sprake zijn van meer piekgeluiden.
3. Als het druk is werkt een rotonde een goede verkeersdoorstroming niet in de hand. Dit leidt tot een onaanvaardbare toename van geluid en stank. De fysieke ruimte om de rotonde en de aan- en afvoerende wegen als de Variksestraat is erg krap. Deze zijn te krap om ervoor te zorgen dat op een normale wijze de bochten van en naar de rotonde gemaakt kunnen worden. Dat zal de verkeersveiligheid niet ten goede komen.
4. De bushaltes aan de Van Heemstraweg (voor en na de rotonde gesitueerd) zijn verschoven. Nog steeds geldt dat door de reconstructie mensen moeten oversteken hetgeen gevaarlijke situaties op zal leveren. Er moet worden voorzien in een goede oversteekbaarheid van de weg. Daarin wordt voorzien door voor en na de rotonde een oversteek te realiseren, maar lopende mensen zoeken altijd de kortste weg en lopen niet om.
5. De nieuwe busregeling voor het streekvervoer gaat via de Van Heemstraweg. Deze route loopt via de sluis. Alleen voor de hulpdiensten is een voorziening opgenomen om daar snel overheen te komen. Dit geldt niet voor het openbaar vervoer. De bussen zullen moeten wachten. De sluis wordt dagelijks gebruikt en met hoog water continu, waardoor de doelstelling niet wordt gehaald.
6. De rotonde komt direct voor de woning van dhr. en mevr. Van Gameren te liggen. Het zal daarmee het uitzicht ontnemen. Er zal overlast zijn en hinder, mede door inschijnende autolampen.
7. Het akoestisch rapport gaat uit van een aantal aannames. De Varikseweg zou een 30 km/u weg worden en de doorgaande weg zou 60 km/u worden. Hiervoor zijn verkeersbesluiten nodig. Het is niet zeker dat die verkeersbesluiten daadwerkelijk worden genomen.



8. De toename van het verkeer en daarmee geluid, lichthinder, fijnstof en stank, het plaatsen van de rotonde vlak voor de woning zal tot waardevermindering van de woning leiden. Dhr. en mevr. Van Gameren zullen te zijner tijd een planschadeverzoek indienen.

9. Er wordt geen rekening gehouden met de belangen van dhr. en mevr. Van Gameren. Hun woon- en leefomgeving wordt door de rotonde ernstig geschaad door een onaanvaardbare toename van verkeer, geluid, fijnstof en stank.

10. Als alternatief wordt een rotonde bij de Langstraat voorgesteld. Er vindt dan eerder een afremming plaats van de doorgaande route en het verkeer hoopt zich niet op het meest drukke punt waar al diverse wegen bij elkaar komen.

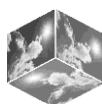
Standpunt gemeente

1. In het onderhavige bestemmingsplan is de fysieke inrichting van busbanen niet geregeld. Er is alleen sprake van een algemene bestemming 'verkeer waarbinnen de aanleg van busbanen mogelijk'. In het wegontwerp zijn de inrichtingsaspecten van de weg weergegeven. Zienswijzen die zich richten tegen de feitelijke inrichting van de verkeersbestemming komen volgens de jurisprudentie in een bestemmingsplan-procedure niet aan de orde.

2. In het kader van het planvoornemen heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (zie rapport SPA Ingenieurs, kenmerk 20140143.R02, d.d. 11 juni 2014). Mede door de toepassing van een geluidreducerend wegdektype is gebleken dat geen sprake is van een onaanvaardbare toename van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie van de N322 en worden er geen voorkeursgrenswaarden overschreden. In bijlage 2.3 van het akoestisch onderzoek is verder opgenomen dat er een rotonde in het rekenmodel is ingevoerd. Deze rotonde zorgt voor een correctie op de geluidsbelasting zoals dat vanuit het wettelijke Reken- en Meetvoorschrift 2012 wordt voorgeschreven. Een correctie voor het afremmen en optrekken is dus toegepast en met dit aspect is wel degelijk rekening gehouden.

3. Een rotonde kan op elke tak circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken voordat capaciteitsproblemen leiden tot een verminderde doorstroming. Op de N 322 bevinden zich ter hoogte van Heerewaarden ca. 8.000 motorvoertuigen per etmaal (jaartelling 2013). Op de zijwegen is dat aanmerkelijke minder. Op de rotonde worden geen afwikkelingsknelpunten verwacht. Voor verkeer vanuit de zijrichtingen geldt dat de rotonde een verbetering is voor de doorstroming. De rotonde zorgt voor langzaam rijdend verkeer met hiaten in de verkeersstroom. Dit maakt het mogelijk om vanuit de zijwegen veilig de N322 op te rijden.

De boogstralen van de rotonde en aansluitende wegen zijn zo ontworpen dat alle verkeer hier gebruik van kan maken.



4. Op pagina 6 van de toelichting op het bestemmingsplan is toegelicht dat door het realiseren van twee oversteekplaatsen voor fietsers, één voor en één na de rotonde de verkeersveiligheid wordt vergroot. Ten aanzien van wat wordt aangevoerd dat er overgestoken zal worden op andere plaatsen dan de oversteekplaatsen en dit zal leiden tot verkeersonveilige situaties, wordt opgemerkt dat het eventueel niet naleven van verkeersregels volgens de jurisprudentie een kwestie van handhaving betreft en in een bestemmingsplanprocedure niet aan de orde kan komen.

5. De sluis Sint Andries is niet gelegen binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan. De betreffende sluis is op een afstand van circa 3,2 kilometer van het plangebied (rotonde) gelegen. Zienswijzen die verband hebben met de werking op het (bus)verkeer van deze sluis kunnen in onderhavige procedure niet aan de orde komen. Daarnaast blijkt uit jurisprudentie dat dienstregelingen en busroutes in een bestemmingsplanprocedure niet worden behandeld.

6. Gezien de fysieke ligging van de rotonde ten opzichte van de woning van dhr. en mevr. Van Gameren, de rijrichting en de afstand tot de woning kan gesteld worden dat er geen sprake zal zijn van ernstige lichthinder veroorzaakt door schijnende autolampen van wagens. Deze hinder zal beperkt van omvang zijn en voornamelijk ondervonden worden in de avondperiode in het herfst- en winterseizoen. Algemeen kan gesteld worden dat er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van lichthinder.

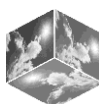
Het directe uitzicht op de rotonde zal door beplanting in het landschap verminderd worden.

7. Beroepsgronden ten aanzien van verkeersbesluiten kunnen niet ter toetsing komen in een bestemmingsplanprocedure. Voor zover benodigd, gelet op de conclusies in het akoestisch onderzoek, dienen verkeersbesluiten genomen te worden.

8.

Indien men van oordeel is dat door de bestemmingsplanherziening schade wordt geleden bestaat er de mogelijkheid in de Wro (afdeling 6.1) om naar aanleiding hiervan een planschadeverzoek in te dienen. Hiervoor dient een verzoek tot tegemoetkoming in planschade te worden ingediend waarvoor een afzonderlijke wettelijke procedure geldt. Het betreft een procedure die geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure.

9. Ten aanzien van het aspect geluid is gebleken uit het akoestisch onderzoek en paragraaf 4.4.2 van de bestemmingsplantoelichting dat er géén zodanige toename aan geluidsbelasting zal plaatsvinden op basis waarvan een hogere grenswaarde vereist is. Er is derhalve geen sprake van een onaanvaardbare geluidhinder vanwege het toepassen van een geluidreducerend wegdek.



Ten aanzien van de aspecten fijnstof en de luchtkwaliteit blijkt uit pagina 18 en 19 van de toelichting op het bestemmingsplan dat, gezien de huidige concentraties en de minimale wegaanpassingen zonder invloed op de autonome verkeersontwikkeling, geconcludeerd kan worden dat er geen verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreedt. Als gevolg van de ingrepen is de verwachting dat er zelfs eerder een lichte verbetering zal optreden in de lokale luchtkwaliteit.

10. Vanuit verkeersveiligheid en begripbaarheid van de weg is het wenselijk om rotondes aan te leggen op locaties waar de meeste uitwisseling van verkeer plaats vindt. Hier heeft de rotonde het grootste verkeersveiligheid effect. Daarnaast functioneert de rotonde op de huidige locatie als entree van Heerewaarden en wordt het verkeer ter hoogte van de halterende bussen geremd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan behoudens een ambtshalve tekstuele aanpassing in de toelichting ten aanzien van het aspect fijnstof.

2.2 Zienswijze mr. drs. C.M.L. Willems-Dekkers namens dhr. B.L. Vissers van Maatschap B.L. Vissers, J. Robbemondt en G.J. Vissers Heerewaarden

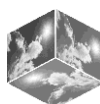
Samenvatting zienswijze

1. Ter hoogte van het perceel van Vissers wordt een rotonde gerealiseerd. Voor Vissers staat niet onomstotelijk vast of ook op (een deel van) de huiskavel van Vissers de bestemming "Verkeer" wordt gelegd. Vissers stemt niet in met het weg bestemmen van een (deel) van zijn grond. Verzocht wordt om schriftelijk te bevestigen dat de gronden van Vissers niet betrokken zijn bij onderhavige bestemmingsplanwijziging.

2. Voor zover toch blijkt dat gronden van Vissers betrokken zijn bij dit project wordt opgemerkt dat het (telkens weer) afstaan van grond van zijn unieke huiskavel ernstig afbreuk doet aan de bedrijfsvoering en de levensvatbaarheid van het bedrijf. Dit is immers afhankelijk van de hoeveelheid grond. Vissers heeft in het verleden al diverse malen grond afgestaan en kan geen vierkante meter grond meer missen in verband met zijn bedrijfsvoering.

3. Een eventueel verder grondverlies met de daarbij noodzakelijke aanpassingen in de bedrijfsvoering zouden een onevenredige kapitaalvernietiging van het bedrijf van Vissers betekenen.

4. Een verdere afbreuk aan de bedrijfsvoering betreft volgens Vissers de beoogde ligging van het rijwielpad ter hoogte van de Variksestraat. Dit fietspad zal in de nieuwe situatie in een scherpe bocht uitkomen en daarbij deels gelegen zijn voor de uitrit van Vissers. Deze situering betekent dat vrachtwagens of tractoren met aanhangers die vanuit de uitrit de



rotonde willen oprijden de weg en het fietspad volledig afsluiten. Dit leidt tot een verkeersonveilige situatie.

5. Volgens Vissers is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met het rijks-, provinciale- en gemeentebestuur althans niet of onvoldoende is gemotiveerd.

6. Er zou wel degelijk een externe werking van het planvoornemen uitgaan waar door het Natura 2000-beleid restricties aan het planvoornemen worden opgelegd. Dit is niet voldoende onderzocht. Door het afremmen en optrekken ontstaat er een grotere hoeveelheid aan stikstof, c.q. een algehele slechtere luchtkwaliteit en een hogere geluidsbelasting.

7. Het is onjuist dat het ontwerpbestemmingsplan met betrekking tot de provinciale structuurvisie uitsluitend gemotiveerd wordt vanuit het uitgangspunt voor de infrastructuur. Gezien de ruimtebehoefte voor de planvorming en het effect hiervan dat uitgaat op de omgeving moet de onderbouwing breder getrokken worden. De hoofddoelstelling ziet immers ook toe op het bevorderen dat publieke en private partijen de benodigde ruimte vinden, waarbij onder andere de regionale verscheidenheid versterkt wordt gebruik makend van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken.

8. Het is volgens Vissers onzorgvuldig dat bij de planvorming geen aansluiting is gezocht op de Akte van Toedeling en het landinrichtingsplan van het Land van Maas en Waal (ruilverkaveling).

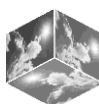
9. Er kan vanuit de toekomstvisie "Heerewaarden springlevend naar 2015" niet zonder meer afbreuk gedaan worden aan de bedrijfsvoering en de levensvatbaarheid van het bedrijf van Vissers. Kapitaalvernietiging van de bedrijvigheid in de lokale economie past niet binnen deze toekomstvisie.

10. Vissers is van mening dat het akoestische onderzoek en het onderzoek naar de luchtkwaliteit onzorgvuldig en onvolledig is. Zo is het onjuist dat de Variksestraat ten westen van de N322 een doodlopende straat betreft.

Daarnaast meent Vissers dat het onjuist is dat in de toelichting wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting afneemt, terwijl uit het akoestisch onderzoek juist een toename voor de (bedrijfs)woning van Vissers blijkt.

Ook acht Vissers het onjuist dat in het akoestische rapport niet wordt ingegaan op het feit dat op een rotonde de verkeerslawaaï toeneemt en de tijdsduur van het geluid langer wordt. Het is algemeen bekend dat door optrekkende motorvoertuigen het geluid sterk toeneemt. Hier wordt in het rapport in het geheel niet op ingegaan.

11. Vissers vraagt zich ook af op welke wijze wordt voorzien in de gevolgen die uitgaan van de trillingen afkomstig van optrekkend en afremmend verkeer. Vissers vreest namelijk



dat hierdoor zijn nutsvoorzieningen en riolering eerder scheuren zal vertonen en beschadigd zal raken.

12. Vissers vraagt zich af wat de gevolgen zijn van de toename van fijnstof (dat dioxine bevat) voor de kwaliteit van zijn grasland. Vissers vreest dat zijn weiland hierdoor zwaar zal worden verontreinigd.

13. Vissers is van mening dat zijn bedrijf (inclusief woning) minder waard wordt door de toename van geluid, motor- en uitlaatgeluid, optrekkende auto's, trillingen, verslechtering luchtkwaliteit, verontreiniging van zijn bedrijfsgronden, de belemmering van de in-/uitrit van het bedrijf, lichthinder. Vissers vreest verder voor aantasting van zijn woongenot.

14. Vissers vraagt zich tenslotte af wat de gevolgen van de planvorming zijn ten aanzien van de riolering en nutsvoorzieningen.

Standpunt gemeente

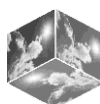
1. Er zal geen sprake zijn van het weg bestemmen van (een deel) van de gronden van Vissers (zie bijlage bij zienswijzennota). Voor de uitvoering van het beoogde wegontwerp zijn géén gronden van Vissers benodigd. Het wegontwerp en het bestemmingsplan respecteren de eigendomsgrenzen van Vissers.

2/3. Voor de aanleg van de rotonde en overige weg infrastructurele aspecten zal er geen grond nodig zijn in eigendom van Vissers. Van nadelige effecten op de bedrijfsvoering of kapitaalvernietiging zal dan ook geen sprake zijn.

4. Ten behoeve van de verkeersveiligheid op deze locatie in de bocht is in het ontwerp een voorrangsregeling opgenomen waarbij (brom)fietzers voorrang moeten verlenen aan het overige verkeer. Bij de landschappelijk inpassing wordt rekening gehouden met voldoende zicht tussen de verschillende weggebruikers onderling.

5. In de bestemmingsplantoelichting is nader aangegeven waarom het bestemmingsplan past binnen het rijks-, provinciale- en gemeentebestuur. Zie hiervoor de tekstbeschrijvingen in de toelichting van het bestemmingsplan.

6. Ten aanzien van de aspecten fijnstof en de luchtkwaliteit blijkt uit pagina 18 en 19 van de toelichting op het bestemmingsplan dat, gezien de huidige concentraties en de minimale wegaanpassingen zonder invloed op de autonome verkeersontwikkeling, geconcludeerd kan worden dat er geen verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreedt. Als gevolg van de ingrepen is de verwachting dat er zelfs eerder een lichte verbetering zal optreden in de lokale luchtkwaliteit.



Van eventuele negatieve effecten van het planvoornemen op Natura 2000-gebieden is geen sprake. Het planvoornemen betreft immers de reconstructie van enkele bestaande kruispunten, gericht op de verbetering van de verkeersafwikkeling en vergroting van de verkeersveiligheid. Er worden geen nieuwe verkeersstromen gegenereerd, enkel worden bestaande verkeersstromen beter gefaciliteerd.

Stikstof veroorzaakt doorgaans de grootste problemen bij de implementatie van Natura 2000. Aangezien in de toelichting op het bestemmingsplan op pagina 19 geconcludeerd is dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt en daarmee van het gehalte stikstof, kan geconcludeerd worden dat er ten gevolge van het planvoornemen geen sprake is van versturende effecten voor het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal.

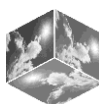
Vissers heeft zijn stellingen ten aanzien van negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet onderbouwd. Er is derhalve geen reden waarom de gemeenteraad niet in redelijkheid heeft mogen concluderen dat het planvoornemen geen negatieve effecten veroorzaakt voor de Natura 2000-gebieden.

7. Het plan is getoetst aan de Omgevingsvisie van de provincie. Het planvoornemen heeft grotendeels betrekking op de realisatie van een rotonde binnen een reeds vigerende verkeersbestemming. De reconstructie van de aansluiting op de Variksestraat vergt een iets groter ruimtebeslag dan thans aanwezig is binnen de vigerende verkeersbestemmingen. Vandaar dat een herziening van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk is. Aangezien het gaat om een relatief kleine ontwikkeling die noodzakelijk is vanuit het oogpunt van een betere verkeersafwikkeling en een vergroting van de verkeersveiligheid, is getoetst aan de vereisten die in de 'Structuurvisie Gelderland 2005' gesteld worden ten aanzien van infrastructuur.

8. Ruilverkaveling speelt geen rol bij de toekenning van bestemmingen in een bestemmingsplan, althans is niet aan de orde in de bestemmingsplanprocedure.

9. Er is geen sprake van het ontnemen van levensvatbaarheid aan de onderneming aangezien er geen gronden van Vissers benodigd zijn om het wegontwerp tot uitvoer te brengen. Het wegontwerp en het bestemmingsplan respecteren de eigendomsgrenzen van Vissers.

10. Voor wat betreft de stelling dat de Variksestraat ten westen van de N322 een doodlopende straat zou betreffen, wordt opgemerkt dat het westelijk deel van de Variksestraat geen doodlopende straat betreft voor gemotoriseerd verkeer maar de N322 verbindt met de Waaldijk/Heerwaardense Afsluitdijk. De verkeersintensiteit op deze weg is echter zeer laag (circa 50 motorvoertuigen per etmaal), waardoor de geluidbelasting van deze weg bij de betreffende woningen ruim lager zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.. Zie het erratum met kenmerk 20140143.B20141121 van 21 november behorende bij de akoestische rapportage 201140143.R02 van 11 juni 2014.



In het kader van het planvoornemen heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (zie rapport SPA Ingenieurs, kenmerk 20140143.R02, d.d. 11 juni 2014). Mede door de toepassing van een geluidreducerend wegdektype is gebleken dat geen sprake is van een onaanvaardbare toename van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie van de N322. In bijlage 2.3 van het akoestisch onderzoek is verder opgenomen dat er een rotonde in het rekenmodel is ingevoerd. Deze rotonde zorgt voor een correctie op de geluidsbelasting zoals dat vanuit het wettelijke Reken- en Meetvoorschrift 2012 wordt voorgeschreven. Een correctie voor het afremmen en optrekken is dus toegepast en met dit aspect is wel degelijk rekening gehouden.

11. Trillingen vanwege het gebruik van de nieuwe rotonde zullen worden gemonitord. Bij het zich voordoen van schade zullen zo nodig maatregelen worden getroffen.

12. Ten aanzien van fijnstof en de luchtkwaliteit blijkt uit pagina 18 en 19 van de toelichting op het bestemmingsplan dat gezien de huidige concentraties, de minimale weg-aanpassingen zonder invloed op de autonome verkeersontwikkeling, geconcludeerd wordt dat er geen verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreedt. Als gevolg van de ingrepen is de verwachting dat er zelfs eerder een lichte verbetering zal optreden in de lokale luchtkwaliteit. Door Vissers is niet gemotiveerd waarom niet in redelijkheid van deze conclusie uitgegaan mag worden.

13. De uitgevoerde planschadeanalyse vormt geen aanleiding om te komen tot een andere planologische afweging. De mogelijkheid bestaat in de Wro (afdeling 6.1) om naar aanleiding van een bestemmingsplanwijziging een planschadeverzoek in te dienen. Het betreft een procedure die geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure.

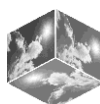
14. In paragraaf 4.7 van de toelichting op het onderhavige ontwerpbestemmingsplan is beschreven dat ten oosten van het plangebied ter hoogte van de kruising N322-Variksestraat een rioolwatertransportleiding nagenoeg parallel loopt aan de grens van het plangebied. Deze leidingen en de daaraan verbonden beschermingszone reiken echter niet tot binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan. Binnen het plangebied zijn wel meerdere ondergeschikte leidingen (ten behoeve van de huisaansluitingen) aanwezig. Deze behoeven echter geen afzonderlijke regeling in het bestemmingsplan, aanleg is mogelijk binnen de verkeersbestemming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan behoudens een ambtshalve tekstuele aanpassing in de toelichting ten aanzien van het aspect fijnstof.

2.3 Zienswijze Dhr. J. Ton

Samenvatting zienswijze



1. Door de aanleg van een rotonde met twee bushaltes zal de geluidsoverlast en de emissie (fijnstof) van uitlaatgassen toenemen door het afremmen en optrekken van het (vracht)verkeer wat ook zeer slecht is voor het milieu.
2. Hierdoor zal de waarde van de koophuizen aan de Vossenweide dalen.
3. De gemeente zal daarom ook rekening moeten houden met de WOZ-waarde.
4. Het verkeer zal waarschijnlijk tijdens de spits en als de sluis dicht is geweest vastlopen op de rotonde waardoor het verkeer uit de Variksestraat langer moet wachten.
5. De bushalte richting Dreumel kan ook voor de rotonde geplaatst worden tussen de Langestraat en de Variksestraat, daar staan geen koopwoningen en is er meer ruimte.
6. Er kan dan met één oversteekplaats worden volstaan, wat de veiligheid ten goede komt.

Standpunt gemeente

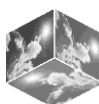
1. In het kader van het planvoornemen heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (zie rapport SPA Ingenieurs, kenmerk 20140143.R02, d.d. 11 juni 2014). Mede door de toepassing van een geluidreducerend wegdektype is gebleken dat geen sprake is van een onaanvaardbare toename van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie van de N322. In bijlage 2.3 van het akoestisch onderzoek is verder opgenomen dat er een rotonde in het rekenmodel is ingevoerd. Deze rotonde zorgt voor een correctie op de geluidsbelasting zoals dat vanuit het wettelijke Reken- en Meetvoorschrift 2012 wordt voorgeschreven. Een correctie voor het afremmen en optrekken is dus toegepast en met dit aspect is wel degelijk rekening gehouden.

Ten aanzien van de aspecten fijnstof en de luchtkwaliteit blijkt uit pagina 18 en 19 van de toelichting op het bestemmingsplan dat, gezien de huidige concentraties en de minimale wegaanpassingen zonder invloed op de autonome verkeersontwikkeling, geconcludeerd kan worden dat er geen verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreedt. Als gevolg van de ingrepen is de verwachting dat er zelfs eerder een lichte verbetering zal optreden in de lokale luchtkwaliteit.

2. De mogelijkheid bestaat in de Wro (afdeling 6.1) om naar aanleiding van een bestemmingsplanwijziging een planschadeverzoek in te dienen. Het betreft een procedure die geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure.

3. Een waardebepaling in het kader van de WOZ is niet relevant is bij het toekennen van een bestemming.

4. De sluis is niet gelegen binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan. De betreffende sluis is op een afstand van circa 3,2 kilometer van de rotonde gelegen.



Zienswijzen die een verband leggen met de werking op het verkeer van deze sluis kunnen in onderhavige procedure niet aan de orde komen.

Daarnaast is de rotonde niet van invloed op de verkeerssituatie bij een dichte sluis. In het geval dat de wachtrij voor de sluis daadwerkelijk tot aan de rotonde terugslaat verandert de situatie niet ten opzichte van de huidige situatie waarin een voorrangskruispunt aanwezig is. De wachtrij blokkeert in dat geval de mogelijkheid om op te rijden, dat is in de huidige situatie ook het geval.

5. Bushaltes worden daar waar mogelijk in de directe omgeving van een kruispunt of rotonde geplaatst. Dit biedt de gebruikers van de bus (ook busreizigers die met de fiets komen) een oversteekvoorziening en voorkomt dat busreizigers op onveilige locaties, midden op een wegvak moeten oversteken. Aan de andere zijde van de rotonde zijn ook woningen aanwezig. Daarnaast heeft het de voorkeur om bushaltes na een rotonde te plaatsen.

6. Zie hiervoor het antwoord onder punt 5. Aanvullend daarop is het zo dat indien de bushalte verplaatst wordt alsnog een oversteek noodzakelijk is ter hoogte van de rotonde om fietsverkeer richting Heerewaarden te kunnen faciliteren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan behoudens een ambtshalve tekstuele aanpassing in de toelichting ten aanzien van het aspect fijnstof.

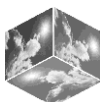
2.4 Zienswijze Dhr. H. De Graaf

Samenvatting zienswijze

1. Met verbazing en ontstemming heeft dhr. De Graaf kennis genomen van het schrijven van de gemeente d.d. 5 september 2014. Aan de Burg. Wolterstraat 27 woont slechts één familie, de familie de Graaf. Het is bijzonder pijnlijk dat de gemeente zich vergist heeft en de naam van zijn onlangs overleden vrouw heeft gebruikt.

2. Dhr. de Graaf bevestigt dat hij een zienswijze heeft ingediend tegen het vorige ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van de rotonde Heerewaarden. Dhr. De Graaf geeft aan dat hij hiervan overigens geen ontvangstbevestiging heeft gekregen en geen voor beroep vatbare beslissing heeft ontvangen. Derhalve gaat hij er van uit dat de zienswijze en de eis voor schadevergoeding is toegekend. Gezien artikel 6.2 van Algemene wet bestuursrecht heeft de gemeente door geen besluit te nemen zowel de zienswijze als de eis tot schadevergoeding bevestigd.

3. De op 27 mei 2013 door dhr. de Graaf ingediende zienswijze wordt gehandhaafd.



4. Het is onbegrijpelijk dat er in Heerewaarden juist in het meest bebouwde deel deze rotonde moet komen. Er zijn andere uitgangen van het dorp waar een rotonde met veel beter uitzicht en met minder overlast had kunnen worden gerealiseerd.

5. De claim tot schadevergoeding wordt gehandhaafd bij de gemeente Maasdriel en ook wordt een claim tot schadevergoeding neergelegd bij de provincie Gelderland.

6. Geëist wordt dat voor het vaststellen van de overlast er daadwerkelijke metingen worden gedaan ten aanzien van de aspecten geluid, fijnstof, lichtoverlast door autokoplampen, ter plaatse van de locatie Burgemeester Wolterstraat 27, zodat deze kunnen worden vergeleken met de daadwerkelijke meting na het openstellen van de rotonde. Dhr. de Graaf gaat niet akkoord met de door overheid en adviesbureaus ontwikkelde normen ten aanzien van gemiddelde overlast. Ook wordt niet akkoord gegaan met het oprekken van de normen door de gemeente Maasdriel en/of de provincie Gelderland, zoals dit in eerdere gevallen is gebeurd.

7. Gesteld wordt dat de betrokken burgers onvoldoende zijn betrokken bij het ontwerpproces van de rotonde. Dit had met een telefoontje of bezoekje geregeld kunnen worden.

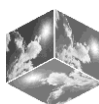
8. Dhr. de Graaf doet een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) om alle relevante stukken te mogen inzien, inclusief MER-rapportages, verkeerskundige rapportages etc. Ook de onderliggende onderzoeken wenst dhr. de Graaf in te zien. Tevens wordt inzicht gevraagd in de afspraken tussen de gemeente Maasdriel en de woningcorporatie met betrekking tot de sloop van de overige woningen rondom de rotonde. Welke toezeggingen zijn er door de gemeente gedaan aan de woningcorporatie om de sloop mogelijk te maken?

Standpunt gemeente

1. Per abuis is de naam van de overleden vrouw van dhr. de Graaf genoemd in een schrijven d.d. 5 september 2014. Hiervoor worden door de gemeente welgemeende excuses aangeboden.

2. Dhr. de Graaf betoogt ten onrechte dat zijn zienswijze tegen het vorige ontwerpbestemmingsplan en zijn aanvraag om schadevergoeding van rechtswege zijn toegekend.

Opgemerkt wordt dat besloten is om naar aanleiding van zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied herziening 2013, rotonde Heerewaarden”, dat van 18 april tot en met 29 mei 2013 ter inzage heeft gelegen, het plan te wijzigen. De impact van de wijzigingen in het ontwerp is dusdanig groot, dat de gemeente Maasdriel heeft besloten het bestemmingsplan opnieuw als ontwerp ter inzage te leggen. Dit is de reden waarom het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied herziening 2013, rotonde Heerewaarden” niet is vastgesteld.



In paragraaf 4.1.3.3 van de Awb is een regeling opgenomen waardoor in bepaalde gevallen bij niet tijdig beslissen een besluit van rechtswege ontstaat. Op grond van artikel 4:20a, eerste lid Awb is de regeling van fictieve positieve besluiten bij niet tijdig beslissen uit paragraaf 4.1.3.3 Awb alleen van toepassing indien dit bij wettelijk voorschrift is bepaald. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is paragraaf 4.1.3.3 Awb niet van toepassing verklaard. Dit betekent dat paragraaf 4.1.3.3 Awb niet geldt voor bestemmingsplan-procedures.

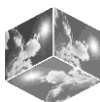
Voor wat betreft het beroep van dhr. de Graaf op een verzoek om schadevergoeding als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan wordt er op gewezen dat een verzoek om planschade als gevolg van een bestemmingsplanwijziging door de gemeente pas in behandeling kan worden genomen vanaf het moment waarop het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. In casu is er thans sprake van een ontwerpbestemmingsplan dat nog niet (definitief) is vastgesteld. Een verzoek om (planschade)vergoeding is derhalve op dit moment prematuur ingediend. Bovendien is in afdeling 6.1 Wro, dat ziet op planschadevergoeding, paragraaf 4.1.3.3 Awb op besluiten van rechtswege ook niet van overeenkomstige toepassing verklaard. Als er niet tijdig een besluit zou zijn genomen op een planschadeverzoek is er dus ook geen sprake van een van rechtswege genomen besluit.

3. De betreffende zienswijze waarnaar dhr. de Graaf verwijst is ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied herziening 2013 rotonde Heerewaarden”, dat van 18 april tot en met 29 mei 2013 ter inzage heeft gelegen. Dit bestemmingsplan is niet verder in procedure gebracht. Hiervoor in de plaats is een geheel vernieuwd ontwerpbestemmingsplan ‘Buitengebied herziening 2014, rotonde Heerewaarden (BP1092)’ in procedure gebracht. Voornoemde zienswijze waarnaar verwezen wordt heeft in deze procedure dan ook geen inhoudelijke betekenis gezien de doorgevoerde wijzigingen in het voorliggende bestemmingsplan.

4. Vanuit verkeersveiligheid en begrijpbaarheid van de weg is het wenselijk om rotondes aan te leggen op locaties waar de meeste uitwisseling van verkeer plaats vindt. Hier heeft de rotonde het grootste verkeersveiligheid effect. Daarnaast functioneert de rotonde op de huidige locatie als entree van Heerewaarden en wordt het verkeer ter hoogte van de halterende bussen geremd.

5. De mogelijkheid bestaat in de Wro (afdeling 6.1) om naar aanleiding van een bestemmingsplanwijziging een planschadeverzoek in te dienen. Het betreft een procedure die geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure.

6. De Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 vereist niet dat metingen worden uitgevoerd ter plaatse van de voorziene weg. Het vaststellen van de geluidsbelasting door middel van daadwerkelijke metingen ten behoeve van een bestemmingsplan dat voorziet in een nieuwe weg is niet mogelijk omdat de daarbij te betrekken toekomstige situatie uit de aard



van de zaak alleen kan worden beoordeeld aan de hand van een rekenmodel. Voor wat betreft het feit dat normen zouden worden opgerekt, wordt er op gewezen dat krachtens artikel 110a van de Wet geluidhinder (Wgh) het bevoegd gezag tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting bevoegd zijn.

7. In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is alleen een (voor)overleg verplicht gesteld bij de voorbereiding van een bestemmingsplan met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening. Een dergelijke overlegverplichting met burgers, is in de wet- en regelgeving niet voorgeschreven. Partijen in het plangebied worden van het ontwerpbestemmingsplan op de hoogte gesteld door de publicatie in de Staatscourant, het Carrillon (huis-aan-huis blad) en langs elektronische weg. Er bestaat geen verplichting tot persoonlijke kennisgeving in het kader van het ontwerpproces

De gemeente wijst er op dat burgers in de nabijheid van het plangebied twee maal de mogelijkheid hebben gehad om een zienswijze in te dienen omdat onderhavig ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage is gelegd nadat naar aanleiding van het vorige ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan, is geconstateerd dat er wijzigingen aan het plangebied moeten worden doorgevoerd. De heer De Graaf is, naar aanleiding van zijn eerdere zienswijzen, bij schrijven van 5 september persoonlijk gewezen op het gewijzigde ontwerp en de nieuwe inzageprocedure

Tevens kan worden opgemerkt dat het plan gepresenteerd is bij de Dorpsraad en er inloopbijeenkomsten zijn gehouden waar het wegontwerp nader toegelicht is.

8. De Wob kent een eigen en aparte procedure voor het behandelen van verzoeken om openbaar maken van verzochte documenten. Het al dan niet ter beschikking stellen van de verzochte stukken staat in een bestemmingsplanprocedure niet ter beoordeling. Reclamant kan relevante stukken met betrekking tot onderhavig bestemmingsplan in het gemeentehuis inzien.

Conclusie

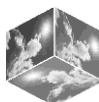
De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

2.5 Zienswijze Dhr. T. van der Luit

Samenvatting zienswijze

1. 99 van de 100 voertuigen die over de Heemstrabaan rijden gaan rechtdoor (slaan niet af naar Heerewaarden), waardoor er een veel grotere belasting van het milieu ontstaat. Er is sprake van een grote toename van fijnstof en lawaai.

2. 2011 is als uitgangspunt genomen, dat is naar de mening van dhr. van der Luit niet juist.



3. Dhr. van der Luit geeft aan dat betoogd wordt dat de rotonde veel veiliger is. Maar met het oog op de busreizigers is dit niet het geval. De bushalte wordt verplaatst waardoor de reizigers de Heemstrabaan moeten oversteken. Dat is nu niet het geval.

Ook de fietsovergang bij de Langestraat lijkt overbodig. Bij de manege is al een oversteekplaats gerealiseerd.

4. De gemeente Maasdriel kan beter dit geld besparen voor andere, belangrijkere zaken.

Standpunt gemeente

1. Ten aanzien van het aspect geluid is gebleken uit het akoestisch onderzoek en paragraaf 4.4.2 van de bestemmingsplantoelichting dat er geen sprake is van onaanvaardbare geluidhinder vanwege het toepassen van een geluidreducerend wegdek.

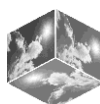
Ten aanzien van fijnstof en de luchtkwaliteit blijkt uit pagina 18 en 19 van de toelichting op het bestemmingsplan dat gezien de huidige concentraties en de minimale weg-aanpassingen zonder invloed op de autonome verkeersontwikkeling, geconcludeerd wordt dat er geen verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreedt. Als gevolg van de ingrepen is de verwachting dat er zelfs eerder een lichte verbetering zal optreden in de lokale luchtkwaliteit.

2. In artikel 4 van het Besluit derogatie luchtkwaliteitseisen wordt als peildatum 11 juni 2011 gehanteerd. Vandaar dat in de toelichting op het bestemmingsplan is aangesloten op het jaar 2011.

3. Een enkelstrooksrotonde is een integraal verkeersveiliger oplossing dan het huidige voorrangskruispunt. Er zijn minder conflictpunten tussen gemotoriseerd verkeer onderling. Daarnaast rijdt verkeer langzamer zodat de ernst van eventuele ongevallen lager is dan in de huidige situatie. Tot slot biedt de rotonde ook langzaam verkeer, waaronder fietsers, een veilige oversteek. De oversteekvoorzieningen voor voetgangers naar de bushalte zijn vormgegeven conform de vigerende ontwerprichtlijnen en bieden een veilige route van en naar de halte.

Ten aanzien van de locatie van de bushalte wordt nog opgemerkt dat dit in het bestemmingsplan niet is geregeld middels een aanduiding. Volgens jurisprudentie kunnen in een bestemmingsplanprocedure geen inrichtingsaspecten, zoals de plaats van een bushalte, aan de orde komen.

4. De reconstructie van de aansluitingen op de N322 betreft een ontwikkeling waarvan de kosten geheel worden gedragen door de gemeente Maasdriel en de provincie Gelderland. Daartoe is tussen de provincie Gelderland en de gemeente Maasdriel de Overeenkomst 894 gesloten, die de financiering, aanleg en het beheer en onderhoud van de aan te leggen rotonde in de provinciale weg N322 (km 41.0) bij de Variksestraat



te Heerewaarden regelt. Voor rekening van de provincie Gelderland komen de kosten van de werken. De gemeente Maasdriel draagt bij met een vast bedrag van € 100.000,00. Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende is gegarandeerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan behoudens een ambtshalve tekstuele aanpassing in de toelichting ten aanzien van het aspect fijnstof.

