

Samenvatting van de ingediende zienswijze	Reactie van de gemeente
1. Indiener 1.	Zienswijze is tijdig ingediend
a. In de huidige situatie rijden volgens cliënt dagelijks ongeveer 100 zware vrachtwagens door de Paterstraat. Dit zijn zware vrachtwagens van 30 of 40 ton elk. De vrachtwagens vervoeren zand en grind vanaf de Zandmeren via de Zandstraat en de Paterstraat verder Nederland in. En daarnaast nog 140 middelzware vrachtwagens.	In 2018 is er in opdracht van de gemeente een verkeerstelling uitgevoerd. Uit deze telling komt naar voren dat op een gemiddelde werkdag sprak is van 96 zware vrachtwagenbewegingen en van 85 middelzware vrachtwagenbewegingen. Uit dit onderzoek is niet te herleiden hoeveel vrachtwagens zand en grind vervoeren. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
b. De gemeente is van plan om op termijn de Paterstraat te reconstrueren met ondermeer fietsstroken aan beide zijde. De resterende strook voor auto's, vrachtwagens en tractoren bedraagt dan nog maar 2,60 meter. Aanhangers van tractoren zijn vaak nog breder. De gemeente erkent volgens cliënt dat de Paterstraat verkeersonveilig is.	Het rapport van Goudappel Coffeng geeft aan dat de voorgenomen reconstructie de meest optimale vormgeving is om zowel de woonfunctie als de verkeersfunctie te faciliteren. Deze wegreconstructie heeft groot draagvlak bij de bewoners van de Paterstraat. T.a.v. de verkeersveiligheid heeft de gemeente weliswaar begrip uitgesproken over de niet optimale verkeerssituatie in de Paterstraat. Dat staat echter buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Voor het beoordelen van de daadwerkelijke verkeersonveiligheid wordt binnen Nederland gebruik gemaakt van objectieve criteria: de ongevallencijfers en de ernst van ongevallen. Op basis van het geringe aantal ongevallen kan er in de Paterstraat niet gesproken worden van verkeersonveiligheid. De reconstructie van de Paterstraat ligt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan

c. De gemeente kiest er volgens cliënt voor om de overlast van de vrachtwagens op te lossen door te stimuleren dat de zand- en grindbedrijven verdwijnen uit het havengebied.	De zienswijze heeft betrekking op de aanwezigheid en mogelijke verplaatsing van de zandoverslagbedrijven die aan de Zandstraat liggen. Deze zandoverslagbedrijven zijn verantwoordelijk voor zware en middelzware vrachtwagenbewegingen door de Paterstraat. De gemeente en een investeerder werken samen om deze bedrijven te verplaatsen. Deze zandoverslagbedrijven liggen buiten het de reikwijdte van dit bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
d. De gemeente denkt dat de problemen in 2050 zijn opgelost. Cliënt merkt op dat een oplossing die over 32 jaar gerealiseerd is niet aangemerkt kan worden als een serieuze optie.	Het is ons niet duidelijk waar het jaartal 2050 vandaan komt. De reconstructie van de Paterstraat zal plaatsvinden in 2020. Wij geven hierbij aan dat met het voorgenomen bestemmingsplan geen zware bedrijfsmatige / industriële activiteiten worden toegestaan. De extra verkeersbewegingen als gevolg van dit bestemmingsplan bestaan uit auto- en fietsverkeer en niet uit zwaar en veel vrachtverkeer. De extra bewegingen hebben een beperkte invloed op het verkeersaandeel in de Paterstraat. Een nadere berekening in de toelichting laat zien dat het bestemmingsplan in het worstcase-scenario leidt tot 132 extra verkeersbewegingen per etmaal. Op een totaal van 2900 motorvoer-tuigbewegingen is dit een toename van 4,5%. Dit aantal is aanvaardbaar en zorgt niet voor extra druk op de Paterstraat. De capaciteit van de weg wordt niet overschreden. Om het aantal verkeersbewegingen aanvaardbaar te houden wordt een regel toegevoegd aan het bestemmingsplan waarin het maximale aantal bezoekers van de georganiseerde watersportactiviteiten wordt vastgelegd. De zienswijze leidt met betrekking tot het aantal bezoekers en het maximaal aantal verkeersbewegingen tot een aanpassing van de toelichting en regels van het bestemmingsplan
e. Het eerste verkeer rijdt al rond vijf uur 's ochtends door de Paterstraat. De overlast die cliënt en zijn gezin met jonge kinderen	Zie onze beantwoording bij punt 1a t/m 1d. De extra verkeersbewegingen zullen niet leiden tot een ernstige toename op het gebied van onveiligheid,

ondervinden door het intensieve gebruik door vrachtwagens bestaat uit: - onveiligheid; - geluidsoverlast; - trillingen; - beschadiging aan de woning	geluidsoverlast, trillingen en beschadigingen aan de weg. Deze opmerking valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
f. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan stelt u dat het havenservicegebouw slechts gericht is op de passanten in de jachthaven en dat dit niet met autobewegingen gepaard gaat. Bovendien wordt vermeld dat het havenservicegebouw douche- en kleedruimten, een scheepswinkel en een pantry bevat. Een scheepswinkel moet bevoorraad worden. Dit levert een aanzienlijke toename van vrachtverkeer op. Deelnemers aan de (watersport)activiteiten, medewerkers, leveranciers en Sevan-begeleiders veroorzaken daarnaast ook een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen	In artikel 3.1 zijn de regels opgenomen voor het gebruik van het havenservicegebouw. Dit havenservicegebouw is uitsluitend toegestaan binnen het aangeduide bouwvlak. Binnen dit bouwvlak moet ook de bedrijfswoning worden opgericht. Het gebouw mag niet hoger worden dan 4,5 meter. De ruimte van het havenservicegebouw kan overeenkomstig de regels worden ingezet voor toezicht op de haven, dienstverlening aan de pleziervaart, administratieruimte, opslag, gemeenschappelijke ruimte, verkeersruimte, was-, douche en kleedruimte en ondergeschikte, ondersteunende detailhandel. Gelet op de vele functies die er binnen de beperkte ruimte uitgevoerd kunnen/moeten worden en de regel dat het hier moet gaan om ondergeschikt en ondersteunende detailhandel is van een zelfstandige en volwaardige winkel die meerdere keren per week moet worden bevoorraad geen sprake. Het betreft hier een service aan de gasten van de jachthaven die voor kleine zaken hier terecht kunnen. Binnen de vigerende bestemming is de jachthaven al toegestaan. De aanwezigheid van de douches leidt ook niet tot extra verkeersbewegingen in de omgeving. Met betrekking tot de verbreding van de recreatiemogelijkheden gaan we uit van 132 extra bewegingen (Fun Experience, de Landrover Experience, de camperplaatsen, de bedrijfswoning en het personeel. Voor de Landrover Experience geldt dat de mensen zich ter plaatse verzamelen en dan op locatie buiten het gebied de activiteit uitvoeren. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
g. Al dit verkeer zal via de Paterstraat het recreatiegebied bereiken. De situatie in de Paterstraat is nu al niet optimaal en wordt ook wel een 'grijze weg' genoemd. Het college onderschrijft dit in haar besluit	Zoals wij bij de beantwoording van punt 1a t/m 1d al aangaven is het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van dit bestemmingsplan beperkt. Het leidt daarbij ook niet tot verkeersbewegingen van zwaar en middelzwaar

d.d. 20 november 2018, kenmerk 551661. De toename van het aantal verkeersbewegingen zal als gevolg hebben dat de overlast die de bewoners van de Paterstraat nu reeds ondervinden, verder zal toenemen.	verkeer. De overlast in de Paterstraat als gevolg van dit plan is beperkt en leidt niet tot onevenredige druk op de omgeving. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
h. Daarnaast wenst cliënt het volgende op te merken. Sevan Evenementen Organisatie is gespecialiseerd in de verzorging van gemotoriseerde bedrijfsevenementen met een ware sensatie op het gebied van terreinrijden met diverse voertuigen. De evenementen georganiseerd op en vanaf dit terrein zijn gemotoriseerde evenementen. Landrover Experience is gevestigd op Zandstraat 8 en maakt gebruik van dit terrein en voorzieningen. Dit gaat gepaard met veel extra verkeersbewegingen.	De activiteit van de Landrover Experience zelf gebeurt in hoofdzaak buiten Kerkdriel en niet op de Zandmeren zelf. Wel zullen de auto's er vanaf deze locatie heen rijden. Zoals gezegd betreft het geen activiteit met zwaar- en middelzwaar vrachtverkeer maar gaat het om een beperkt aantal personenauto's. De verkeersbewegingen van de Landrover Experience zijn in de toegevoegde berekening meegenomen. De zienswijze leidt met betrekking tot het aantal bezoekers en het maximaal aantal verkeersbewegingen tot een aanpassing van de toelichting en regels van het bestemmingsplan
i. Geen goede ruimtelijke ordening Cliënt geeft aan dat de ontsluiting van het recreatiegebied de Zandmeren onvoldoende is. Er ontbreekt een gebiedsontsluitingsweg. De Paterstraat wordt nu gebruikt als ontsluitende weg. Hiervoor is de weg echter onvoldoende veilig ingericht. Ook Veilig Verkeer Nederland (hierna; VVN) komt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid een urgent probleem vormt. In het rapport van april 2016 concludeert VVN dat de verkeersonveiligheid in de Peterstraat onomstreden is. VVN beveelt dan ook aan dat de Peterstraat wordt ingericht als een erftoegangsweg, en dat de maximaal toegestane snelheid wordt teruggebracht tot 30 Km per uur. Dit rapport is bij deze zienswijze gevoegd als bijlage 1. De onveilige verkeerssituatie en verkeersoverlast wordt daarnaast onderbouwd in het rapport 'Verkeersoverlast op de Paterstraat Kerkdriel' van 28 november 2016. Hierin staat u een inventarisatie van de problematiek, alsmede reacties van 30 bewoners. Ook worden in dit rapport oplossingen aangedragen. Het rapport is bij deze zienswijze mee gezonden als bijlage 2.	Op basis van het beperkte aantal ongevallen kan geconcludeerd worden dat de Paterstraat niet verkeersonveilig is. De in 2020 voorgenomen wegreconstructie is de meest optimale vormgeving om zowel de woonfunctie als de verkeersfunctie te faciliteren. Deze wegreconstructie heeft groot draagvlak bij de bewoners van de Paterstraat. De Paterstraat is gelegen buiten de reikwijdte van het voorliggende bestemmingsplan. De opmerkingen over de verkeersveiligheid van deze weg zullen in een ander kader worden bekeken. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan

In een brief van 16 november 2015 schrijft u dat een goede ontsluiting voor het zuidelijk deel van Kerkdriel en Velddriel gewenst is. De financiële middelen voor het aanleggen van de Zandmerenroute, ontbreken echter, volgens u. Uw brief is bij deze zienswijze mee gezonden als bijlage 3.	
j. Volgens cliënt is onvoldoende onderzocht hoe groot de directe en indirecte geluids- en trillinghinder ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van dit ontwerpbestemmingsplan is en wat dit betekent voor de reeds bestaande verkeersonveiligheid en verkeersoverlast in de Peterstraat.	Uit berekening blijkt dat het extra aantal verkeersbewegingen als gevolg van dit bestemmingsplan beperkt is en niet tot een onaanvaardbare druk leidt op de omgeving van de Paterstraat. Het gaat daarbij in hoofdzaak om bewegingen van personenwagens en niet om zwaar- en middelzwaar vrachtverkeer. Onderzoek naar de directe- en indirecte geluid en trillingshinder is daarom niet aan de orde. Ook de verkeersveiligheid zal door de beperkte toename niet in gevaar komen. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
k. De wet stelt dat de gemeenteraad moet zorgdragen voor een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1, eerste lid Wet op de ruimtelijke ordening). Van een goede ruimtelijke ordening is onder meer sprake indien een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gecreëerd. In het onderhavige geval is daar geen sprake van. De Paterstraat doorkruist gronden die in het bestemmingsplan 'Kerkdriel en Hoenzadriel 2013' de bestemming 'Wonen' hebben. Zwaar (vracht)verkeer in een woonwijk is vanzelfsprekend ongewenst en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. U staat toe dat vrachtwagens met 50 kilometer per uur door de Paterstraat denderen en u investeert in projecten die ervoor zorgen dat het recreatiegebied aantrekkelijker wordt en daardoor meer bezoekers trekt. Cliënt heeft echter vastgesteld dat U weigert te investeren in de daarbij behorende ontsluiting, de Zandmerenroute.	Het aantal verkeersbewegingen dat als gevolg van dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is beperkt (zie ook onze reactie bij 1a en verder). Van het creëren van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat is geen sprake. Van een grootschalige opschaling van het recreatiegebied De Zandmeren is met het voorliggende bestemmingsplan ook geen sprake. Veel van de activiteiten en bebouwingsmogelijkheden zaten al in het vigerende bestemmingsplan. Met betrekking tot de overlast die in de <u>huidige</u> situatie wordt ondervonden, merken wij op dat deze buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan valt. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
l. Structuurvisie In de structuurvisie is het recreatiegebied De Zandmeren aangeduid als een gebied met recreatieve voorzieningen. Hierbij wordt aangegeven dat faciliteiten voor eigen inwoners centraal staan	Recreatiegebied De Zandmeren is een regionaal recreatieterrein. De jachthavens, de horecavoorzieningen, de watersportvoorzieningen en de

waarbij deze een verrijking voor de samenleving zijn en bijdragen aan een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. Dit ontwerpbestemmingsplan voldoet volgens cliënt echter niet aan de richtlijnen die u zelf heeft opgesteld. De faciliteiten die hierin opgenomen staan, staan niet ten dienste van de eigen inwoners. Teneinde een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te behouden voor cliënten, is het niet gewenst investeringen te doen in het recreatiegebied de Zandmeren wanneer de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat van de bewoners niet voldoende in acht worden genomen.	rondvaartboten hebben een regionale aantrekkingskracht. Het zandstrand voor de dagrecreatie is meer gericht op bewoners uit Kerkdriel en omgeving. De verblijfsrecreatie is uiteraard meer gericht op mensen buiten Kerkdriel. Deze waren al toegestaan in het vigerende BP. Met dit bestemmingsplan wordt alleen het havenservicegebouw en de bedrijfswoning als nieuwe functie toegevoegd. De activiteiten met betrekking tot de jachthaven en de recreatiewoningen waren al toegestaan. Wel wordt er een verbreding van de recreatie-activiteiten mogelijk gemaakt. Van een onaanvaardbare verkeerdruk als gevolg van dit bestemmingsplan is geen sprake. Het woon- en leefklimaat van de bewoners van de Paterstraat zal door dit voorliggende plan dan ook niet onevenredig worden aangetast. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
m. Verzoeken cliënt Cliënt verzoekt u om het bestemmingsplan te voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing, waarin de ontsluiting van het verkeer via de Paterstraat uitdrukkelijk wordt mee genomen. Cliënt verzoekt u om aan het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting toe te voegen dat tegelijk met het uitvoeren van het bestemmingplan ook de overlast door het verkeer in de Paterstraat wordt aangepakt. Cliënt verzoekt u daartoe om een plan maken en in het bestemmingplan te borgen dat het plan met betrekking tot de verkeersveiligheid op de Paterstraat tegelijkertijd met het overig deel van het bestemmingplan daadwerkelijk wordt uitgevoerd.	In de toelichting van dit bestemmingsplan zullen we nader motiveren hoeveel extra verkeersbewegingen dit bestemmingsplan oplevert en wat dat betekent voor de druk op de bestaande wegen. Zie ook onze eerdere reacties: Het bestemmingsplan zorgt niet voor een onaanvaardbaar extra aantal verkeersbewegingen in de Paterstraat of voor een onveilige situatie. Het toevoegen van een voorwaardelijke verplichting aan de regels van dit bestemmingsplan om zo de verkeersveiligheid in de Paterstraat aan te pakken is in deze situatie oneigenlijk omdat er geen directe relatie ligt. Ook is er volgens de normen geen sprake van een onveilige verkeerssituatie in de Paterstraat. De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan
n. Cliënt verzoekt u een exploitatieplan op te stellen waarin naast de baten van exploitatie van de Zandmeren ook wordt meegewogen de lasten die worden veroorzaakt in onder andere de Paterstraat. Ik verzoek u dan ook het bestemmingsplan -conform vorenstaande zienswijzen - aan te passen. Cliënt behoudt zich nadrukkelijk het recht voor om deze zienswijze nog nader aan te vullen c.q. toe te lichten.	Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe activiteiten mogelijk gemaakt die een hoge last opleveren voor bijvoorbeeld de Paterstraat. In de anterieure overeenkomst is voor het toevoegen van de bedrijfswoning wel voorzien in een bijdrage in het kader van het fonds bovenwijkse voorzieningen. Het opstellen van een exploitatieplan is nu er een anterieure overeenkomst is gesloten geen verplichting. Wij zien hier dan ook geen meerwaarde in. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan

2. Indiener 2:	Zienswijze is tijdig ingediend
a. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat het havenservicegebouw slechts gericht is op de passanten in de jachthaven en dat dit niet met autobewegingen gepaard gaat. Bovendien wordt vermeld dat het havenservicegebouw het volgende bevat: - douche- en kleedruimtes. Deze ruimtes zijn bestemd voor de deelnemers aan de (watersport)activiteiten. - Scheepswinkel. Verkoop van havengerelateerde artikelen. - Pantry. Deze ruimte is bedoeld voor de Sevan-begeleiders. Een scheepswinkel moet bevoorraadt worden (vrachtverkeer). Deelnemers aan de (watersport)activiteiten, medewerkers, toeleveranciers en Sevan-begeleiders veroorzaken autobewegingen. Het is ook relevant om de activiteiten te benoemen.	Zie onze reactie bij zienswijze 1f De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
b. Sevan Evenementen Organisatie is gespecialiseerd in de verzorging van gemotoriseerde bedrijfsevenementen met een ware sensatie op het gebied van terreinrijden met diverse voertuigen. De evenementen georganiseerd op en vanaf dit terrein zijn gemotoriseerde evenementen. Landrover Experience is gevestigd op Zandstraat 8 en maakt gebruik van dit terrein en voorzieningen. Dit gaat gepaard met veel extra verkeersbewegingen. Het is onjuist te constateren dat het havenservicegebouw niet met autobewegingen gepaard gaat.	Zie onze reactie bij punt 1h. De verkeersbewegingen zijn meegenomen bij de berekening. De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan
c. Dit ontwerp bestemmingsplan met havenservicegebouw, extra bedrijfswoning en extra camperplaatsen / stacaravanplaatsen en huisjes maakt het mogelijk grotere bezoekersaantallen te trekken. In de toelichting onder het kopje <i>2.1 huidige situatie</i> wordt al gesproken dat de activiteiten erop zijn gericht tot groepsgroottes van 100 personen en dat het aantal te verwachten evenementendagen voor 2016 circa 130 dagen bedraagt.	Het aantal recreatiewoningen was al toegestaan in het vigerende bestemmingsplan. Het aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van de camperplaatsen, de Landrover Experience en de recreatie-activiteiten zijn berekend. De activiteiten leiden tot grotere bezoekersaantallen en verkeersbewegingen maar zorgen niet voor een onaanvaardbare druk op de omgeving. De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan

d. De ontsluiting van het recreatiegebied de Zandmeren is onvoldoende, er ontbreekt een gebiedsontsluitingsweg. De Paterstraat wordt nu gebruikt als ontsluitende weg echter en is daarvoor onvoldoende veilig ingericht. Dat de verkeersveiligheid een urgent probleem vormt, is ook de conclusie van Veilig Verkeer Nederland (WN). In het rapport van april 2016 concludeert WN dat de verkeersonveiligheid in de Peterstraat onomstreden is. WN beveelt dan ook aan dat de Peterstraat wordt ingericht als een erftoegangsweg, dan wel en dat de maximaal toegestane rijsnelheid wordt teruggebracht tot 30 kilometer per uur. De onveilige verkeerssituatie en verkeersoverlast wordt daarnaast onderbouwd in het rapport 'Verkeersoverlast op de Peterstraat Kerkdriel' van 28 november 2016. Hierin leest u een inventarisatie van de problematiek, alsmede reacties van 30 bewoners. Ook worden in dit rapport oplossingen aangedragen.	Dit bestemmingsplan zorgt voor een toename van 4,5% van het aantal verkeersbewegingen. De Paterstraat kan deze toename aan ook na de reconstructie. De extra bewegingen leiden niet tot een onveilige situatie. De genoemde rapporten vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
e. In de toelichting wordt gesteld: "Een nieuwe ontwikkeling mag niet leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeers- en parkeersituatie. Voorwaarde hierbij is dat de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op bestaande routes acceptabel blijft. In het verkeerscirculatieplan, dat een onderdeel vormt van het mobiliteitsplan, is een aantal nieuwe ontsluitingsroutes opgenomen. Deze zijn van doorslaggevend belang voor het functioneren van de verkeerscirculatie en daarmee voor het creëren van aantrekkelijke woongebieden in de kernen. De in de Structuurvisie genoemde Zandmerenroute is ook hierin globaal aangegeven. De Zandmerenroute zal de bereikbaarheid van recreatiegebied De Zandmeren en daarmee, voorliggende locatie, in belangrijke mate verbeteren. Het verkeer wordt om Kerkdriel heen geleid".	Met het voorliggende bestemmingsplan zal de verkeers- en parkeersituatie in de omgeving niet onevenredig worden verslechterd. Ook de verkeersafwikkeling op de bestaande routes zal acceptabel blijven. De komst van een Zandmerenroute ligt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan

f. In een brief van 16 november 2015 (uw kenmerk; 397432) schrijft het gemeentebestuur dat een goede ontsluiting voor het zuidelijk deel van Kerkdriel en Velddriel gewenst is, echter dat de financiële middelen ontbreken voor het aanleggen van de Zandmerenroute. Het voorkomen van indirecte hinder is vooral mogelijk tijdens het ruimtelijke ordeningsproces. Onvoldoende is onderzocht hoe groot de indirecte geluidhinder ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van dit ontwerp-bestemmingsplan is (schrikkelcirculaire) en wat dit betekend voor de reeds bestaande verkeersonveiligheid en verkeersoverlast in de Peterstraat.	De toename van 4,5% van het aantal voertuigbewegingen op de Paterstraat zal niet leiden tot indirecte geluidhinder. Hiervoor is de toename te beperkt. Ook de verkeersonveiligheid is door de extra bewegingen niet in het geding. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
g. Uit artikel 3.1 eerste lid Wet op de ruimtelijke ordening volgt dat de gemeenteraad moet zorgdragen voor een goede ruimtelijke ordening. Van een goede ruimtelijke ordening is onder andere sprake indien een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gecreëerd. In casu is daar geen sprake van. De Paterstraat doorkruist gronden die in het bestemmingsplan 'Kerkdriel en Hoenzadriel 2013' de bestemming 'Wonen' hebben. Woongebieden worden gekenmerkt door de elementen rust, reinheid en regelmaat. Het (vracht)verkeer verstoort deze kenmerken door lawaai, fijn stof, trillingen. Het gemeentebestuur staat toe dat vrachtwagens met 50 kilometer per uur door de Peterstraat denderen en investeert (zoals in de toelichting te lezen valt) in projecten die ervoor zorgen dat het recreatiegebied aantrekkelijker wordt en daardoor meer bezoekers trekt. Het gemeentebestuur investeert echter niet in de gewenste ontsluiting (Zandmerenroute). Hiermee zorgt het gemeentebestuur niet voor een goede ruimtelijke ordening.	De omgevingsaspecten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn in de toelichting van het plan uitgewerkt. Hieruit volgt dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Bij de beantwoording van de vragen en nader onderzoek komt naar voren dat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van dit plan aanvaardbaar is en dat deze niet leiden tot een onaantvaardbare druk op de omgeving en op de Paterstraat. Een investering in een nieuwe ontsluitingsweg ligt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
h. Omgevingsvisie Gelderland De provincie kiest er in de Omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. Deze zijn:	Met dit bestemmingsplan wordt een bijdrage geleverd aan een duurzame economische structuur. Op een bestaande locatie bestemd voor toerisme en recreatie vindt ten behoeve van deze functie een investering plaats om de economische structuur te versterken.

• een duurzame economische structuur; • het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. Van het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving is met dit ontwerp-bestemmingsplan geen sprake. Er wordt extra onveiligheid en overlast gecreëerd op de ontsluitende wegen.	Uit de toelichting en de bijbehorende onderzoeksrapporten blijkt dat de kwaliteit en veiligheid van de omgeving als gevolg van de extra mogelijkheden van dit bestemmingsplan niet wordt aangetast. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
i. Structuurvisie In de structuurvisie is het recreatiegebied De Zandmeren aangeduid als een gebied met recreatieve voorzieningen. Hier wordt bij aangegeven dat faciliteiten voor eigen inwoners centraal staan waarbij deze een verrijking voor de samenleving zijn en bijdragen aan een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. Dit ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan deze richtlijnen; de faciliteiten hierin genoemd staan niet ten dienste van de eigen inwoners. Bewoners en belangstellenden willen in alle correspondentie en bijeenkomsten worden gekend. Dit om de transparantie van de problematiek te bevorderen en het vooroordeel van achterkamertjespolitiek vanuit het verleden weg te nemen.	Zie onze reactie bij punt 1L. Via de gebruikelijke wijze zullen wij bewoners en belangstellenden informeren over nieuwe ontwikkelingen en ontwerpplannen. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
j. Het is niet gewenst investeringen te doen in het recreatiegebied de Zandmeren, met als doel meer bezoekers te trekken, terwijl er niet geïnvesteerd wordt in een duurzame ontsluiting van dat gebied. In het verleden zijn er diverse ontwikkelingen in dit gebied geweest welke extra verkeersbewegingen met zich mee hebben gebracht. Elke extra verkeersbeweging vergroot de onveiligheid en overlast in de Paterstraat. Dit ontwerpbestemmingsplan is nu de druppel op de gloeiende plaat: de grens is bereikt.	Van een grootschalige opwaardering van het gebied is met dit bestemmingsplan geen sprake. Het voorliggende bestemmingsplan zorgt voor een geringe toename van extra verkeersbewegingen. De extra verkeersbewegingen zijn aanvaardbaar en leiden niet tot een onevenredige druk op de omgeving. De Paterstraat kan dit extra verkeer aan zonder dat de verkeersonveiligheid in gevaar is. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan
3. Indiener 3	Zienswijze is tijdig ingediend
a. Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze nr. 2 Voor de samenvatting van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop verwijzen wij naar de tekst bij zienswijze nr. 2	Zie onze beantwoording bij nr. 2 a t/m j

--	--

Conclusie

De toelichting van het bestemmingsplan zal gewijzigd en aangevuld worden met een bijstelling van de groepsgroottes en een nadere berekening van de extra verkeersbewegingen die dit bestemmingsplan veroorzaakt. Ook zal in de toelichting gemotiveerd worden wat het effect is op de Paterstraat die als ontsluitingsweg fungeert.

Wijziging en aanvulling in de toelichting

§ 2.1 Huidige situatie

Alinea 2, regel 5 is met betrekking tot het te verwachten bezoekersaantal bijgesteld.

De activiteiten zijn gericht op groepsgroottes variërend van 20-40 personen per dag. Het aantal te verwachten evenementendagen voor 2020 bedraagt circa 80 dagen.

§ 5.3 Verkeer

Het voorliggende bestemmingsplan laat een verbreding van de recreatieve activiteiten toe. In de gewijzigde toelichting wordt voor de georganiseerde dagactiviteiten (Fun Experience en Landrover Experience) uitgegaan van maximaal 50 personen per dag. Voor het worst-case scenario voor de toename van motorvoertuigen is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Bezoekers georganiseerde dagrecreatie (max. 50); uitgaande van 2 personen per auto en 2 bewegingen betekent dat 50 bewegingen per etmaal;
- Landrover Experience - maximaal 8 wagens en 4 bewegingen. Dit zorgt voor 32 bewegingen per etmaal
- De camperplaatsen; 9 stuks (2 bewegingen per camper) 18 bewegingen per etmaal;
- De bedrijfswoning, 8 bewegingen per etmaal;
- Personeel, 6 personen, 24 bewegingen per etmaal.

Dit levert een totale toename van 132 mvt per etmaal op. De laatste verkeerstelling op de Paterstraat is uitgevoerd in 2018. Hieruit blijkt het volgende:

- Het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt ca. 2.900;
- De gemiddelde snelheid van deze voertuigen bedraagt ca 43km/u;
- De toegestane snelheid op de Paterstraat bedraagt hier 50km/u.

De extra bewegingen van 132 mvt per etmaal afgezet tegen de huidige intensiteit betekent een toename van ca. 4,5%. Over het algemeen kunnen erftoegangswegen, rekening houdend met fietsverkeer, verkeersintensiteiten tot circa 5.000 mvt per etmaal zonder verkeersveiligheidsproblemen verwerken. Hierbij is niet de capaciteit leidend (die is hoger) maar wordt gekeken naar de oversteekbaarheid en leefbaarheid. Uitgaand van de maximale toename van 132 mvt per etmaal blijft de dagintensiteit op de Paterstraat ruim onder deze waarde.

Worst-case scenario

Bij deze berekening is er vanuit gegaan dat al deze activiteiten in hun maximale capaciteit op dezelfde dag zullen plaatsvinden en dat de verkeersbewegingen allemaal over de Paterstraat gaan. In de praktijk zullen deze verspreid over de week plaatsvinden, zal niet altijd de maximale capaciteit bereikt worden en zal een deel van de bewegingen niet over de Paterstraat gaan.

Aanvulling in de regels – gebruiksregel

Om te waarborgen dat het aantal bewegingen van en naar het plangebied aanvaardbaar blijft, wordt een maximum opgenomen in de regels met betrekking tot het aantal bezoekers van de georganiseerde activiteiten.

- Met betrekking tot de dagrecreatie opnemen dat maximaal 50 mensen per dag van de georganiseerde activiteiten (Landrover Experience en watersportactiviteiten) binnen het plangebied gebruik mogen maken.