



Nota zienswijzen

**Bestemmingsplan Maas-Waalweg
Gemeente Maasdriel (BP1164) en Gemeente
Zaltbommel**

projectnummer 403787
definitief revisie 05
6 april 2018

Nota zienswijzen

Bestemmingsplan Maas-Waalweg

Gemeente Maasdriel (BP1164) en Gemeente Zaltbommel

projectnummer 403787

definitief revisie 05
6 april 2018

Opdrachtgevers

Gemeente Maasdriel
Postbus 10000
5330 GA Kerkdriel

Gemeente Zaltbommel
Postbus 10002
5300 DA Zaltbommel

datum vrijgave
6-4-2018

beschrijving revisie 05
definitief

goedkeuring

ing. R.H. van Helden

vrijgave

R.J. van Helden

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding voor deze nota	1
1.2	Doel gezamenlijke nota	1
1.3	Leeswijzer	1
1.4	Vervolgprocedure	2
2	Zienswijzen	3
2.1	Reclamant 1: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518345)	3
2.1.1	Opmerking 1	3
2.1.2	Opmerking 2	4
2.1.3	Opmerking 3	4
2.1.4	Opmerking 4	5
2.1.5	Opmerking 5	5
2.1.6	Opmerking 6	6
2.1.7	Opmerking 7	6
2.1.8	Opmerking 8	7
2.1.9	Opmerking 9	7
2.1.10	Opmerking 10	8
2.2	Reclamant 2: besluit gemeente Zaltbommel (kenmerk: p.m.), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 531959)	9
2.2.1	Opmerking 1	9
2.2.2	Opmerking 2	9
2.2.3	Opmerking 3	10
2.2.4	Opmerking 4	10
2.2.5	Opmerking 5	11
2.2.6	Opmerking 6	11
2.2.7	Opmerking 7	12
2.2.8	Opmerking 8	12
2.2.9	Opmerking 9	13
2.2.10	Opmerking 10	13
2.2.11	Opmerking 11	14
2.2.12	Opmerking 12	14
2.2.13	Opmerking 13	15
2.3	Reclamant 3: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518103)	15
2.3.1	Opmerking 1	15
2.3.2	Opmerking 2	16
2.3.3	Opmerking 3	17
2.3.4	Opmerking 4	17
2.3.5	Opmerking 5	18
2.3.6	Opmerking 6	18
2.3.7	Opmerking 7	19

2.4	Reclamant 4: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518820)	19
2.4.1	Opmerking 1	19
2.4.2	Opmerking 2	20
2.4.3	Opmerking 3	20
2.4.4	Opmerking 4	20
2.5	Reclamant 5: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518821)	21
2.5.1	Opmerking 1	21
2.5.2	Opmerking 2	21
2.6	Reclamant 6: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518274)	22
2.6.1	Opmerking 1	22
2.6.2	Opmerking 2	22
2.6.3	Opmerking 3	23
2.6.4	Opmerking 4	24
2.7	Reclamant 7: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: p.m.), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 524456)	24
2.7.1	Opmerking 1	24
2.7.2	Opmerking 2	25
2.7.3	Opmerking 3	25
2.7.4	Opmerking 4	26
2.7.5	Opmerking 5	26
3	Ambtshalve wijzigingen	27
4	Overzicht van de aanpassingen	28

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor deze nota

De Maas-Waalweg vormt de laatste infrastructurele verbinding tussen de kruising Maas-Waalweg - Delwijksestraat - Wellseindsestraat in de gemeente Zaltbommel en de T-kruising Molenachterdijk - N832 in de gemeente Maasdriel.

Met het doortrekken van de Maas-Waalweg komt een route beschikbaar voor doorgaand gemotoriseerd verkeer vanuit dit deel van de Bommelerwaard in zuidelijk richting en vice versa. Dorpskernen worden ontzien en doordat minder verkeer over de huidige routes rijdt, wordt het fietsverkeer veiliger. In combinatie met de onlangs gereconstrueerde Molenachterdijk (N832) ontstaat een goede ontsluitingsweg van en naar de A2 voor het zuidwestelijke deel van de Bommelerwaard.

Voor de Maas-Waalweg is een bestemmingsplan opgesteld voor het grondgebied van de gemeente Maasdriel en de gemeente Zaltbommel. Beide gemeenten hebben het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Omdat de Maas-Waalweg als één project wordt uitgevoerd op grondgebied van beide gemeenten is besloten om één Nota zienswijzen op te stellen. Daarbij speelt ook mee dat inwoners van één gemeente reageren op de ligging van de Maas-Waalweg in de andere gemeente.

1.2 Doel gezamenlijke nota

Vanuit het oogpunt van maatschappelijke uitvoerbaarheid, is een ieder in de gelegenheid gesteld om tegen het ontwerp van de herziening van het bestemmingsplan een zienswijze kenbaar te maken.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg' (BP 1164) van de gemeente Maasdriel heeft vanaf 21 september 2017 tot en met 1 november 2017 ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode zijn 5 zienswijzen ingediend bij de gemeente Maasdriel.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied, Maas-Waalweg' van de gemeente Zaltbommel heeft vanaf 21 september 2017 tot en met 1 november 2017 ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode zijn 2 zienswijzen ingediend bij de gemeente Zaltbommel.

In deze nota worden de ontvangen zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Gelet op de privacy van individuele personen worden de zienswijzen genummerd weergegeven.

De Maas-Waalweg wordt binnen de gemeente Maasdriel en Zaltbommel aangelegd. In beide gemeenten zijn zienswijzen ontvangen op dit plan. In deze gezamenlijke nota worden alle ontvangen zienswijzen beantwoord.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de ontvangen zienswijzen behandeld ex artikel 3.8.1. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In hoofdstuk 3 worden de ambtshalve wijzigingen behandeld. Op een aantal punten leiden de zienswijzen tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Dit wordt per zienswijze aangegeven. In hoofdstuk 4 zijn de aanpassingen in het bestemmingsplan op een rij gezet. Daarbij worden ook de ambtshalve wijzigingen samengevat.

De ontvangen zienswijzen worden om privacy redenen niet als aparte bijlage opgenomen bij deze nota.

1.4 Vervolprocedure

De Nota zienswijzen wordt samen met de ontvangen zienswijzen en het ontwerpbestemmingsplan aan de gemeenteraden van de gemeente Maasdriel en Zaltbommel aangeboden ter vaststelling.

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraden van de gemeente Maasdriel en Zaltbommel kan tegen het vastgesteld bestemmingsplan beroep worden ingediend bij de Raad van State.

2 Zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Met het oog op de bescherming van de persoonsgegevens gebeurt dit anoniem.

Gekozen is om per reclamant de opmerkingen te beantwoorden. Deze onderwerpen worden per zienswijze beantwoord. Indien de beantwoording gelijklopend is wordt de beantwoording herhaald.

2.1 Reclamant 1: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518345)

Reclamant exploiteert een melkveebedrijf met 120 stuks melkvee en daarbij behorend jongvee. De omvang van het bedrijf zal, mede gelet op de schaalvergroting in de melkveehouderij, in de toekomst nog verder toenemen.

Het tracé van de Maas-Waalweg zoals in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien loopt over een deel van de gronden van reclamant welke deels in eigendom en deels in langdurige pacht zijn en onderdeel uitmaken van de bedrijfsgronden / huiskavel.

Reclamant reageert op de variantenstudie die als bijlage 10 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen als volgt.

2.1.1 Opmerking 1

Reclamant heeft bezwaar tegen het feit dat rondom de exacte invulling van het wegtracé geen enkele transparante afweging wordt gemaakt waarom het tracé nu juist op gronden van reclamant komt te liggen.

Reclamant geeft aan dat de gemeenteraad op 22 februari 2013 de Variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg heeft vastgesteld. Het besluit van de gemeenteraad is geen besluit waarbij sprake is van inspraak of het kunnen instellen van rechtsmiddelen. De definitieve keuze voor het tracé wordt nu met het vaststellen van het bestemmingsplan genomen.

Nu de variantenstudie als bijlage behorende bij het ontwerpbestemmingsplan ter visie is gelegd en in paragraaf 1.1 van de toelichting ter motivering naar de tracékeuze wordt verwezen staat deze studie in het kader van de bestemmingsplanprocedure wel degelijk ter discussie.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

De Variantenstudie is opgesteld om het mogelijke tracé voor de Maas-Waalweg te verkennen. Op basis van diverse criteria is inzichtelijk gemaakt wat de voor- en nadelen zijn van de verschillende mogelijkheden. Op basis van de voor- en nadelen hebben de gemeenteraden een voorkeurstracé gekozen.

De toelichting wordt aangevuld met een beschrijving van het besluitvormingsproces ten aanzien van het voorkeurstracé.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanvulling van paragraaf 1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan.

2.1.2 Opmerking 2

Reclamant stelt dat het verkeersonderzoek dat aan de variantenstudie ten grondslag ligt dateert uit 2007. Het onderzoek is inmiddels 10 jaar oud. Gesteld wordt dat dit verkeersonderzoek en de daarin opgenomen intensiteiten niet ten grondslag kunnen worden gelegd aan een bestemmingsplan dat in september 2017 ter inzage wordt gelegd.

Beantwoording

Voor de Variantenstudie naar de Maas-Waalweg is gebruik gemaakt van de op dat moment bekende verkeersgegevens uit 2007. Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het verkeersmodel (Regionaal Verkeersmodel 2013) en nieuwe verkeersgegevens voor de onderzoeken. In het model zit het basisjaar 2012 en het toekomstjaar 2025. Dit waren de meest actuele gegevens.

Voor het vast te stellen bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de meest recente inzichten uit het Regionaal Verkeersmodel 2017 met als basisjaar het verkeersbeeld van 2016 en het toekomstjaar 2030. Met een doorrekening van deze verkeersgegevens wordt de onderbouwing van de Maas-Waalweg nog beter onderbouwd. Deze gegevens sluiten aan bij de trend uit 2013 en leiden niet tot een heroverweging van het voorkeurs tracé.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.1.3 Opmerking 3

Reclamant stelt dat de etmaalintensiteit uit de variantenstudie afwijkt van de gegevens waarmee in het akoestisch onderzoek, behorende bij het bestemmingsplan, is gerekend. Dit terwijl de gegevens van het akoestisch onderzoek uit 2012 zijn. De juistheid van inputgegevens en aannames die aan een verkeersonderzoek en akoestisch onderzoek ten behoeve van de aanleg van een weg ten grondslag liggen is cruciaal.

Als de gedateerdheid van de cijfers gehanteerd in de variantenstudie al toelaatbaar zouden zijn, dan is de stelling van reclamant dat het verschil tussen de cijfers uit de variantenstudie en het akoestisch onderzoek nader onderbouwd hadden moeten worden.

Beantwoording

In het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel 2013 met als basisjaar 2012 en het toekomstjaar 2025. Dit waren de meest actuele gegevens. Dat de verkeersgegevens in de Variantenstudie (gebaseerd op het destijds actuele Verkeersonderzoek voor Ammerzoden en omgeving, 2007) anders zijn doet niets af aan de verkeersgegevens die zijn gebruikt ter onderbouwing van het bestemmingsplan.

Zoals onder de conclusie van opmerking 2 is aangegeven zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan nogmaals, op basis van het meest actuele Regionaal Verkeersmodel 2017 met het basisjaar 2016 en het toekomstjaar 2030, de effecten van de Maas-Waalweg worden doorgerekend.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.1.4 Opmerking 4

Reclamant geeft aan dat ook de provincie Gelderland in haar vooroverlegreactie een opmerking heeft gemaakt over de landschappelijke inpassing. Deze inpassing is ook de keuze om de weg over de huiskavel van reclamant te leggen en daarmee de bedrijfsvoering in negatieve zin te beïnvloeden en de ligging van het bedrijf te isoleren ten opzichte van de omliggende agrarische gronden.

Beantwoording

Zoals in de nota inspraak en overleg is beantwoord richt de reactie van de provincie Gelderland zich op het waardevol open gebied gelegen in de gemeente Zaltbommel. Voor zover reclamant dit aanhaalt is dat niet relevant voor de gronden van reclamant in de gemeente Maasdriel. Op de aanpassingen die zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan heeft de provincie Gelderland geen zienswijze ingediend.

De ligging van het bedrijf ten opzichte van de agrarische gronden wijzigt niet. Door de Maas-Waalweg worden de bedrijfsgebouwen niet geïsoleerd ten opzichte van de agrarische gronden. Door de aanleg van de Maas-Waalweg neemt het oppervlak aan beschikbare agrarische gronden voor het bedrijf, zonder compenserende maatregelen, af.

De gesprekken over aankoop van de gronden van het bedrijf met reclamant en zijn adviseur lopen. In het kader van de minnelijke verwerving heeft de gemeente oog voor de belangen van reclamant. In deze gesprekken is ook aandacht voor de bedrijfsvoering in relatie tot compenserende maatregelen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.5 Opmerking 5

Reclamant stelt dat er een verschil zit in de variantenstudie waar de keuze wordt gemotiveerd om de Maas-Waalweg te kwalificeren als erftoegangsweg met een snelheid van 60 km/u en het akoestisch onderzoek. In de variantenstudie is de feitelijke verkeersintensiteit 4.600 mvt/etmaal passend binnen de maximale verkeersintensiteit van 5.000 mvt/etmaal die voor een dergelijke erftoegangsweg geldt. Het verschil in verkeersintensiteit tussen het akoestisch onderzoek en de variantenstudie had onderbouwd moeten worden.

Beantwoording

Voor de onderzoeken worden de meest actuele verkeersgegevens gebruikt. Zoals hiervoor aangegeven zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan nogmaals, op basis van het meest actuele Regionaal Verkeersmodel 2017 met het basisjaar 2016 en het toekomstjaar 2030, de effecten van de Maas-Waalweg worden doorgerekend.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.1.6 Opmerking 6

Reclamant geeft aan dat in de variantenstudie de varianten 3 en 4 met een niet nader genoemde afweging worden geoptimaliseerd tot één nieuwe variant, de zuidelijke variant. Wat de optimaliseren/samenvoeging betekent voor de scores in de afwegingsmatrix wordt nergens gemotiveerd aangegeven. Nu de plus- en minpunten van de samengevoegde variant niet zijn weergegeven is er volgens reclamant strijd met een deugdelijke motivering en goede ruimtelijke ordening.

Beantwoording

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.1.1 en het overzicht van de aanpassingen in het bestemmingsplan (zie hoofdstuk 4). In de Variantenstudie is in paragraaf 3.2 onderbouwd hoe de noordelijke en zuidelijke variant zijn opgebouwd. In hoofdstuk 4 en 5 van de studie zijn deze varianten beschreven.

De variantenstudie naar de Maas-Waalweg is geen ruimtelijk plan in de zin van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Na de studie en afweging van een zestal varianten is de afweging / trechtering gemaakt naar de optimalisatie van de varianten.

Tijdens een eerste werksessie is besproken wat de uitgangspunten voor de nieuwe weg zijn. De focus ligt op de verkeerskundige en technische aspecten. Op basis van deze aspecten is een aantal varianten (in totaal zes) van het toekomstige tracé ontwikkeld. Deze varianten zijn getoetst op een aantal omgevingsaspecten. Tijdens een tweede werksessie zijn de varianten uit werksessie 1 nader afgewogen op basis van ruimtelijke en milieu aspecten. Uit deze sessie zijn twee voorkeursvarianten gekomen. Deze voorkeursvarianten zijn nader uitgewerkt, dit heeft geleid tot de noordelijke en de zuidelijke variant.

De variantenstudie is afgerond en biedt inzichten voor de vervolgfase van het project die in het bestemmingsplan Maas-Waalweg is uitgewerkt.

De stelling van reclamant dat er sprake is van een ondeugdelijke motivering wordt niet gedeeld.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanvulling van paragraaf 1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan.

2.1.7 Opmerking 7

Reclamant stelt dat in aanvulling op de Nota inspraak- en overlegreacties de impact van de aanleg van de weg meer is dan het moeten afgeven van gronden. Het gaat ook om het ontstaan van een geïsoleerde ligging van het bedrijf door aanleg van de weg en het beperken van de bedrijfsmogelijkheden die er vóór het voorliggende bestemmingsplan wel waren. Los van het al of niet ruilen van gronden geeft reclamant aan dat het afnemen van bedrijfsgronden rondom de bedrijfsgebouwen ertoe kan leiden dat het bedrijf niet langer als

grondgebonden agrarisch bedrijf wordt aangemerkt. Een melkveehouderijbedrijf moet in de omgeving van de bedrijfsgebouwen voldoende cultuurgrond in gebruik hebben om voor meer dan 50% te kunnen voorzien in de ruwvoerbehoefte.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

De ligging van het bedrijf ten opzichte van de agrarische gronden wijzigt niet. Door de Maas-Waalweg worden de bedrijfsgebouwen niet geïsoleerd ten opzichte van de agrarische gronden. Door de aanleg van de Maas-Waalweg neemt het oppervlak aan beschikbare agrarische gronden voor het bedrijf, zonder minnelijke compenserende maatregelen, af.

Op grond van het provinciaal beleid van de provincie Gelderland geldt volgens de Omgevingsverordening Gelderland (juni 2017) paragraaf 2.5.2 voor grondgebonden veehouderijbedrijven: Een grondgebonden veehouderijbedrijf moet beschikken over voldoende agrarische cultuurgrond om de dieren voor meer dan 50 procent zelf te kunnen voeren. Deze grond moet liggen in de omgeving van de bedrijfsgebouwen. De formulering 'in de omgeving van de bedrijfsgebouwen' laat ruimte om aan de grondgebondenheid te kunnen voldoen. Reclamant toont in de zienswijze niet aan dat er na aanleg van de Maas-Waalweg geen sprake meer is van een grondgebonden veehouderijbedrijf.

In het kader van de minnelijke verwerving heeft de gemeente oog voor de belangen van reclamant.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1.8 Opmerking 8

Reclamant geeft aan dat in het akoestisch onderzoek in hoofdstuk 4.1 van het rapport wordt aangegeven dat de gemeente Maasdriel de verkeersgegevens voor 2012 en 2025 heeft aangeleverd per e-mail van 10 november 2015. Deze mail is niet bijgevoegd bij het rapport en dus zijn de verkeersgegevens niet controleerbaar.

Beantwoording

De ontvangen gegevens van het Regionaal Verkeersmodel 2017 met als basisjaar 2016 en toekomstjaar 2030 zijn in het rekenprogramma Geomilieu ingevoerd. Alle gegevens zijn als bijlage 1 bij het akoestisch onderzoek gevoegd (Invoergegevens Geomilieu) en controleerbaar. Het aangepaste akoestisch onderzoek is als bijlage 4 opgenomen bij het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.1.9 Opmerking 9

Reclamant geeft aan dat in het akoestisch onderzoek in hoofdstuk 4.1 van het rapport wordt aangegeven gebruik is gemaakt van een procentuele verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode en een procentuele verdeling over de voertuig categorieën licht, middelzwaar en zwaar. Op basis waarvan deze procentuele verdeling is ingevoerd/ doorgevoerd wordt op geen enkele wijze weergegeven hetgeen wel wettelijk is voorgeschreven.

Beantwoording

De ontvangen gegevens zijn in het rekenprogramma Geomilieu ingevoerd. Alle gegevens zijn als bijlage 1 bij het akoestisch onderzoek gevoegd (Invoergegevens Geomilieu) en controleerbaar. In bijlage 1 van het geactualiseerde akoestisch onderzoek is ook de procentuele verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode en een procentuele verdeling over de voertuig categorieën licht, middelzwaar en zwaar weergegeven. Deze procentuele verdeling is afkomstig uit het Regionaal Verkeersmodel (2017). Het aangepaste akoestisch onderzoek is als bijlage 4 opgenomen bij het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.1.10 Opmerking 10

Reclamant geeft aan dat de financiële haalbaarheid van voorliggend bestemmingsplan niet wordt gemotiveerd. Nu beide gemeenteraden en de provincie Gelderland budgetten beschikbaar hebben gesteld voor de aanleg van de weg en niet helder is of en zo ja op welke termijn alle gronden benodigd voor de aanleg van de weg in eigendom kunnen zijn is de financieel economische haalbaarheid niet duidelijk.

Beantwoording

Voor de realisatie van de Maas-Waalweg zijn budgetten gereserveerd op basis van de kosten voor de aanleg, planvorming, verwerving e.d. Deze budgetten zijn toereikend. Voor de verwerving van de gronden wordt aangestuurd op minnelijke verwerving. Indien de gronden niet kunnen worden verworven zal op basis van het voorliggende bestemmingsplan de onteigeningsprocedure worden gestart. Omdat binnen het wettelijk kader van de onteigeningswet de tarieven en waardering van gronden vast staat, doch bij de budgettering rekening is gehouden met minnelijke verwerving, kan met zekerheid worden aangegeven dat er geen onverwachte hoge kosten zullen optreden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Reclamant 2: besluit gemeente Zaltbommel (kenmerk: p.m.), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 531959)

2.2.1 Opmerking 1

Reclamant stelt dat in het bestemmingsplan Buitengebied 2014 van de gemeente Zaltbommel voor de bedrijfswoning en omliggende gronden van reclamant bestemd als 'Bedrijf'. Het bebouwingspercentage van dit bouwvlak is onbeperkt. Reclamant geeft aan dat het gehele bouwvlak mag worden volgebouwd en dat door het voorliggende bestemmingsplan de bouw- en gebruiksmogelijkheden zwaar beperkt worden.

Beantwoording

In het vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Zaltbommel is in artikel 5.1 voor de bedrijven in het plangebied een tabel opgenomen (artikel 5.1. onder c.). Voor het bedrijf van reclamant is geen maximale oppervlakte in m² inclusief bedrijfswoning opgenomen. Het perceel ligt ook niet in een open agrarisch gebied en/of gemengd landelijk gebied. Wel is het aantal bedrijfswoningen beperkt tot niet meer dan 2.

Van het perceel met een bestemming 'Bedrijf' van ca. 3.760 m² zal in het zuidwesten van het perceel een gebied van ca. 440 m² moeten worden verworven voor de realisatie van de Maas-Waalweg. In totaal zijn de gekoppelde percelen van het bedrijf ca. 11.000 m² groot en bestaan uit een perceel van 3.760 m² (ten zuiden van de Delwijksestraat) en 7.225 m² (ten noorden van de Delwijksestraat).

Het te verwerven gebied van ca. 440 m² is in gebruik ten behoeve van de bedrijfswoning en bijbehorende tuin. Feitelijk vinden er op dit perceel geen bedrijfsmatige activiteiten plaats. De stelling dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bedrijf zwaar beperkt worden, wordt niet gedeeld.

Uitgangspunt is minnelijke verwerving van de gronden waarbij rekening gehouden wordt met de belangen van reclamant.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.2 Opmerking 2

Reclamant stelt dat het perceel ten zuiden van het bestemmingsvlak met de bestemming 'Bedrijf' dat bestemd is als 'Agrarisch' voor meer dan de helft wordt gewijzigd naar verkeersdoeleinden.

Beantwoording

In de huidige situatie bevindt zich ten zuiden van het perceel met de bedrijfsbestemming een agrarisch perceel. Van het perceel met een bestemming 'Agrarisch' van ca. 2.640 m² zal in het zuidwesten van het perceel een gebied van ca. 1.300 m² moeten worden verworven voor de realisatie van de Maas-Waalweg.

Uitgangspunt is minnelijke verwerving van de gronden waarbij rekening gehouden wordt met de belangen van reclamant.

Conclusie

Wij nemen kennis van deze reactie. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.3 Opmerking 3

Reclamant heeft bezwaar tegen het feit dat rondom de exacte invulling van het wegtracé geen enkele transparante afweging wordt gemaakt waarom het tracé nu juist op gronden van reclamant komt te liggen.

Reclamant geeft aan dat de gemeenteraad op 22 februari 2013 de Variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg heeft vastgesteld. Het besluit van de gemeenteraad is geen besluit waarbij sprake is van inspraak of het kunnen instellen van rechtsmiddelen. De definitieve keuze voor het tracé wordt nu met het vaststellen van het bestemmingsplan genomen.

Nu de variantenstudie als bijlage behorende bij het ontwerpbestemmingsplan ter visie is gelegd en in paragraaf 1.1 van de toelichting ter motivering naar de tracékeuze wordt verwezen staat deze studie in het kader van de bestemmingsplanprocedure wel degelijk ter discussie.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

De Variantenstudie is opgesteld om het mogelijke tracé voor de Maas-Waalweg te verkennen. Op basis van diverse criteria is inzichtelijk gemaakt wat de voor- en nadelen zijn van de verschillende mogelijkheden. Op basis van de voor- en nadelen hebben de gemeenteraden een voorkeurstracé gekozen.

De toelichting wordt aangevuld met een beschrijving van het besluitvormingsproces ten aanzien van het voorkeurstracé.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanvulling van paragraaf 1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan.

2.2.4 Opmerking 4

Reclamant verwijst naar de reactie op de eerder ingediende inspraakreactie. Daarbij geeft reclamant aan dat het niet “alleen maar” om het moeten afgeven van de gronden gaat maar ook een situatie ontstaat waarbij de bedrijfswoning langs drie kanten wordt begrensd door een weg en waarbij de ontwikkelingsmogelijkheden van het perceel nagenoeg geheel komen te vervallen.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Reclamant exploiteert een bedrijf. De bedrijfsactiviteiten zijn geconcentreerd ten noorden van de Delwijnsestraat op een perceel van ca. 7.225 m² en worden door de aanleg van de Maas-Waalweg niet aangetast. Van het daaraan gekoppelde perceel met een bestemming ‘Bedrijf’ van ca. 3.760 m² zal in het zuidwesten van het perceel een gebied van ca. 440 m² moeten worden verworven voor de realisatie van de Maas-Waalweg. Op dit perceel is de bedrijfswoning gelegen met bijbehorende tuin.

Binnen de totale context van het bedrijf zal 440 m² grond moeten worden verworven voor de Maas-Waalweg. Uitgangspunt is minnelijke verwerving van de gronden waarbij rekening gehouden wordt met de belangen van reclamant.

Voor wat betreft de effecten van de nieuwe infrastructuur rondom de bedrijfswoning wordt verwezen naar de uitgevoerde onderzoeken waaruit blijkt dat de nieuwe situatie inpasbaar is.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.5 Opmerking 5

Reclamant geeft aan dat in het akoestisch onderzoek in hoofdstuk 4.1 van het rapport wordt aangegeven dat de gemeente Maasdriel de verkeersgegevens voor 2012 en 2025 heeft aangeleverd per e-mail van 10 november 2015. Deze mail is niet bijgevoegd bij het rapport en dus zijn de verkeersgegevens niet controleerbaar.

Beantwoording

De ontvangen gegevens van het Regionaal Verkeersmodel 2017 met als basisjaar 2016 en toekomstjaar 2030 zijn in het rekenprogramma Geomilieu ingevoerd. Alle gegevens zijn als bijlage 1 bij het akoestisch onderzoek gevoegd (Invoergegevens Geomilieu) en controleerbaar. Het aangepaste akoestisch onderzoek is als bijlage 4 opgenomen bij het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.2.6 Opmerking 6

Reclamant geeft aan dat in het akoestisch onderzoek in hoofdstuk 4.1 van het rapport wordt aangegeven gebruik is gemaakt van een procentuele verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode en een procentuele verdeling over de voertuig categorieën licht, middelzwaar en zwaar. Op basis waarvan deze procentuele verdeling is ingevoerd/ doorgevoerd wordt op geen enkele wijze weergegeven hetgeen wel wettelijk is voorgeschreven.

Beantwoording

De ontvangen gegevens zijn in het rekenprogramma Geomilieu ingevoerd. Alle gegevens zijn als bijlage 1 bij het akoestisch onderzoek gevoegd (Invoergegevens Geomilieu) en controleerbaar. In bijlage 1 van het akoestisch onderzoek is ook de procentuele verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode en een procentuele verdeling over de voertuig categorieën licht, middelzwaar en zwaar weergegeven. Reclamant geeft in de zienswijze niet aan dat deze data ter discussie staat. Deze procentuele verdeling is afkomstig uit het Regionaal Verkeersmodel (2017).

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.7 Opmerking 7

Reclamant stelt dat de gehanteerde verkeersgegevens voor het prognosejaar 2012 (het jaar voorafgaand aan de Variantenstudie) aanzienlijk afwijken van de verkeersgegevens uit de Variantenstudie.

Beantwoording

Voor de Variantenstudie naar de Maas-Waalweg is gebruik gemaakt van de op dat moment bekende verkeersgegevens uit 2007. Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het verkeersmodel (Regionaal Verkeersmodel 2013) met het basisjaar 2012 en het toekomstjaar 2025. In beide verkeersmodellen is er overigens geen sprake van een prognosejaar 2012. Deze gegevens zijn gebruikt bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan.

Voor het vast te stellen bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de meest recente inzichten uit het Regionaal Verkeersmodel 2017 met als basisjaar het verkeersbeeld van 2016 en het toekomstjaar 2030. Met een doorrekening van deze verkeersgegevens wordt de onderbouwing van de Maas-Waalweg nog beter onderbouwd. Deze gegevens sluiten aan bij de trend uit 2013 en leiden niet tot een heroverweging van het voorkeurs tracé.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.2.8 Opmerking 8

Reclamant stelt dat op pagina 7 van het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat conform het Reken- en meetvoorschrift bij het bepalen van het geluidniveau is uitgegaan van de situatie 10 jaar na vaststelling van het plan. Dat is dus 2028. Op pagina 8 van datzelfde onderzoek wordt echter aangegeven dat voor wat betreft de verkeersgegevens is gewerkt met de richtjaren 2012 en 2025. Reclamant stelt dat hier een afwijking is van het Reken- en meetvoorschrift en een afwijking tussen het akoestisch onderzoek en de Variantenstudie.

Beantwoording

Voor de Variantenstudie naar de Maas-Waalweg is gebruik gemaakt van de op dat moment bekende verkeersgegevens uit 2007. Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het verkeersmodel (Regionaal Verkeersmodel 2013) en nieuwe verkeersgegevens voor de onderzoeken. In het model zit het basisjaar 2012 en het toekomstjaar 2025. Dit waren de meest actuele gegevens.

Voor het vast te stellen bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de meest recente inzichten uit het Regionaal Verkeersmodel 2017 met als basisjaar het verkeersbeeld van 2016 en het toekomstjaar 2030. Met een doorrekening van deze verkeersgegevens wordt de onderbouwing van de Maas-Waalweg nog beter onderbouwd. Deze gegevens sluiten aan bij de trend uit 2013 en leiden niet tot een heroverweging van het voorkeurs tracé.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.2.9 Opmerking 9

Reclamant stelt dat de figuur met toetspunten uit het akoestisch onderzoek, met name rond de bedrijfswoning van reclamant, niet goed leesbaar is omdat deze toetspunten dicht op elkaar staan. De toetspunten zijn niet goed te herleiden en dat is in strijd met het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Beantwoording

In het akoestisch onderzoek is op pagina 55 van 59 de figuur met toetspunten opgenomen. Daaruit volgt dat de bedrijfswoning van reclamant de toetspunten 016b (voorgevel), 016 (zijgevel zijde Delwijnestraat) en 016c (achtergevel richting Maas-Waalweg) heeft. De toetspunten zijn goed zichtbaar, maar de tekst staat gedeeltelijk over elkaar heen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot het verduidelijken van de tekst bij de toetspunten dat wordt meegenomen bij het actualiseren van het akoestisch onderzoek (bijlage 4 van het bestemmingsplan) en de bijbehorende tekeningen (blad 48 van 53 van het akoestisch onderzoek).

2.2.10 Opmerking 10

Reclamant geeft aan dat in het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat er geen toename van 2 dB of meer bij de woning Delwijnestraat 25 is en dat dus de bescherming van de Wet geluidhinder niet aan de orde is. Deze stelling vindt reclamant discutabel.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Anders dan reclamant stelt is wel degelijk voor de realisatie van de Maas-Waalweg getoetst aan de regelgeving van de Wet geluidhinder. De stelling van reclamant dat 'bescherming van de Wet geluidhinder niet aan de orde is' wordt niet gedeeld. Doordat het verkeer op de Wellseindsestraat en Delwijnestraat afneemt omdat het doorgaande verkeer de doorgetrokken Maas-Waalweg volgt neemt de geluidbelasting van deze wegen op de bestaande bedrijfswoning af (van maximaal 54,41 dB in de huidige situatie tot maximaal 52,15 dB in de nieuwe situatie).

Uit de berekeningen van het akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan) volgt dat ter hoogte van inspreker de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie afneemt. Doordat er geen toename is van 2 dB is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De doortrekking van de Maas-Waalweg zelf voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (zie hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek), voor de aanleg van de nieuwe weg hoeven er geen maatregelen te worden getroffen.

Gelet op de te realiseren lengte van de door te trekken Maas-Waalweg is ervoor gekozen om de gehele wegverharding, uitgezonderd de rotonde in het noordwesten, te voorzien van het wegdektype SMA-NL5. Ter hoogte van de rotonde wordt het wegdektype SMA-NL 8A toegepast. De extra geluidreductie die SMA-NL5 oplevert is niet noodzakelijk volgens het akoestisch onderzoek maar zorgt voor een betere inpassing van de weg voor de omgeving.

Per saldo neemt de geluidbelasting van het wegverkeer op de woning van inspreker af bij een vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.11 Opmerking 11

Reclamant stelt dat als er inderdaad geen sprake is van het van toepassing zijn van de Wet geluidhinder vanwege het niet voldoen aan de 2 dB grens de raad een uitspraak dient te doen of gelet op de geluidsbelasting op de woning de aanleg van de rotonde ruimtelijk toelaatbaar is. Op basis van de Wro/ Bro zal een afweging moeten worden gemaakt die in het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt aldus reclamant.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de beantwoording van opmerking 10. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat wordt voldaan aan de 2 dB grens van de Wet geluidhinder. Het is niet aan de orde dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen over de geluidbelasting op de bedrijfswoning van reclamant.

Gelet op de te realiseren lengte van de door te trekken Maas-Waalweg is ervoor gekozen om de gehele wegverharding, uitgezonderd de rotonde in het noordwesten, te voorzien van het wegdektype SMA-NL5. Ter hoogte van de rotonde wordt het wegdektype SMA-NL 8A toegepast. De extra geluidreductie die SMA-NL5 oplevert is niet noodzakelijk volgens het akoestisch onderzoek maar zorgt voor een betere inpassing van de weg voor de omgeving.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.12 Opmerking 12

Reclamant geeft aan dat nu het wegtracé en het wegontwerp strak zijn vastgelegd en er geen uitwijkmogelijkheden aan de orde zijn het gewenst is om vooraf uit te sluiten dat archeologische waarden een belemmering zullen zijn voor de haalbaarheid van het voorliggend bestemmingsplan.

Beantwoording

Ten aanzien van de archeologische waarden wordt verwezen naar het uitgevoerde onderzoek (zie bijlage 8 van het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat de werkzaamheden, mits niet dieper dan 1,20 meter onder maaiveld, kunnen worden uitgevoerd. De werkzaamheden voor de Maas-Waalweg reiken niet dieper dan 1,20 meter onder maaiveld uitgezonderd de brughoofden van het kunstwerk. Ter plaatse van het brughoofd is daarom dieper geboord (zie bijlage 8) tot 3 meter onder maaiveld.

Uit het bureauonderzoek en het veldonderzoek volgt dat het project is uitvoerbaar zonder dat daarbij archeologische waarden in het geding zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.13 Opmerking 13

Reclamant geeft aan dat de financiële haalbaarheid van voorliggend bestemmingsplan niet wordt gemotiveerd. Nu beide gemeenteraden en de provincie Gelderland budgetten beschikbaar hebben gesteld voor de aanleg van de weg en niet helder is of en zo ja op welke termijn alle gronden benodigd voor de aanleg van de weg in eigendom kunnen zijn is de financieel economische haalbaarheid niet duidelijk.

Beantwoording

Voor de realisatie van de Maas-Waalweg zijn budgetten gereserveerd op basis van de kosten voor de aanleg, planvorming, verwerving e.d. Deze budgetten zijn toereikend. Voor de verwerving van de gronden wordt aangestuurd op minnelijke verwerving. Indien de gronden niet kunnen worden verworven zal op basis van het voorliggende bestemmingsplan de onteigeningsprocedure worden gestart. Omdat binnen het wettelijk kader van de onteigeningswet de tarieven en waardering van gronden vast staat, doch bij de budgettering rekening is gehouden met minnelijke verwerving, kan met zekerheid worden aangegeven dat er geen onverwachte hoge kosten zullen optreden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Reclamant 3: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518103)

2.3.1 Opmerking 1

Reclamant geeft aan dat in het bestemmingsplan en onderliggende stukken wordt vermeld dat gesprekken zouden zijn gevoerd met de grondeigenaren. Met reclamant zijn geen gesprekken gevoerd en zij geeft aan dat zij niet akkoord gaat met de aanleg van de weg over hun grond.

Beantwoording

Voor de realisatie van de Maas-Waalweg zijn gronden van derden nodig. Anders dan reclamant stelt zijn er wel degelijk gesprekken met de adviseur van reclamant gaande om te komen tot een minnelijke verwerving van de noodzakelijke gronden. De situatie ter plaatse is dat de gemeente Maasdriel eigenaar is van de gronden en reclamant deze gronden pacht. Het inzicht van de gemeente Maasdriel om minnelijk tot overeenstemming te komen is niet gewijzigd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3.2 Opmerking 2

Reclamant stelt dat de aanleg van de weg haar gronden zal doorkruisen. Hierdoor worden kavels van elkaar gescheiden. Het bedrijf lijdt hierdoor onevenredige schade. Reclamant heeft een melkveebedrijf wat 5 maanden per jaar weidegang biedt aan de melkkoeien. Als de nieuwe weg wordt aangelegd kan reclamant de koeien niet meer kunnen weiden. Friesland Campina stelt namelijk de eis om maximaal 10 koeien per hectare te hanteren.

Bij de aanleg van de weg worden de kavels van reclamant verkleint en is een deel van de grond niet meer bereikbaar om koeien te laten weiden.

Beantwoording

Friesland Campina hanteert de eis van maximaal 10 koeien per hectare. Reclamant maakt niet inzichtelijk hoeveel koeien zij heeft in relatie tot het oppervlak aan weiland. Reclamant onderbouwt ook niet met oppervlaktes grond en aantal koeien of de toekomstige situatie effecten heeft op de bedrijfsvoering. Een beoordeling van de effecten kan in deze beantwoording niet worden gemaakt. De gemeente Maasdriel is met alle agrarische bedrijven in gesprek om te komen tot een nieuwe indeling van weilanden na aanleg van de Maas-Waalweg.

Door herschikking van de pacht van het gemeentelijk perceel en de gesprekken met eigenaren van agrarische restgronden wordt rekening gehouden met de belangen van reclamant.

Op grond van het provinciaal beleid van de provincie Gelderland geldt volgens de Omgevingsverordening Gelderland (juni 2017) paragraaf 2.5.2 voor grondgebonden veehouderijbedrijven.

Een grondgebonden veehouderijbedrijf moet beschikken over voldoende agrarische cultuurgrond om de dieren voor meer dan 50 procent zelf te kunnen voeren. Deze grond moet liggen in de omgeving van de bedrijfsgebouwen.

Doorsnijding van gronden door wegen in zijn algemeenheid en door de Maas-Waalweg in dit bestemmingsplan is geen criterium om te bepalen of de cultuurgrond in de omgeving van de bedrijfsgebouwen ligt. De formulering 'in de omgeving van de bedrijfsgebouwen' laat ruimte om aan de grondgebondenheid te kunnen voldoen. Reclamant toont in de zienswijze niet aan dat er na aanleg van de Maas-Waalweg geen sprake meer is van een grondgebonden veehouderijbedrijf.

In het kader het stelsel Verantwoorde Groei Melkveehouderij dient reclamant voldoende grond om de door het bedrijf geproduceerde mest te verwerken. Reclamant geeft niet aan wat de huidige verhouding is tussen geproduceerde mest in relatie tot het aantal hectare weiland. Een beoordeling van de effecten van de aanleg van de Maas-Waalweg kan niet worden gemaakt. Dit aspect is binnen de onderwerpen voor de minnelijke verwerving een bespreekpunt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3.3 Opmerking 3

Reclamant geeft aan dat door de aanleg van de Maas-Waalweg het welzijn van de dieren wordt aangetast. De aanleg van de weg leidt tot een aanzienlijke hoeveelheid verkeer, met de daarbij behorende geluids- en lichthinder alsmede een toename van fijnstof waaraan de dieren zullen worden blootgesteld.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan zijn voor de aanleg van de Maas-Waalweg de benodigde onderzoeken naar de door reclamant genoemde aspecten uitgevoerd. Daarbij is getoetst aan de wettelijke regelgeving voor deze thema's.

Specifiek voor productiedieren heeft de overheid welzijnseisen benoemd. Deze eisen hebben betrekking op de huisvesting van dieren (voldoende bewegingsvrijheid en bescherming tegen slecht weersomstandigheden). Met betrekking tot het bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening zijn er geen eisen voor dierenwelzijn die onderdeel uitmaken van een goede ruimtelijke ordening. Deze eisen zijn ondergebracht in andere wet- en regelgeving.

Nu uit alle onderzoeken blijkt dat de realisatie van de Maas-Waalweg mogelijk is zijn er geen belemmeringen voor uitvoering van het project.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3.4 Opmerking 4

Reclamant geeft aan dat door de aanleg van de Maas-Waalweg het gebied wordt aangetast. Daarbij verwijst reclamant naar het 'Agrarisch gebied met Landschaps- en Cultuurhistorische waarden', de aanwijzing als 'karakteristiek komgebied', 'waterberging zoekgebied', 'watergang' en 'aardkundig waardevol terrein'. Daarnaast wordt opgemerkt dat het broedgebied van broedvogels wordt aangetast door aanleg van de weg. Ook worden vliegroutes van vleermuizen verstoort. Reclamant stelt dat er sprake is van onevenredige en onwenselijke negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan worden de waarden van het gebied beschreven zoals door reclamant benoemd. De waarden van het landschap worden ook onderkend en beschreven in paragraaf 3.8 van de toelichting van het bestemmingsplan. De waarden zijn ook betrokken bij de uitgevoerde onderzoeken voor (ondermeer) natuur, archeologie en landschappelijke inpassing. De uitkomsten van de onderzoeken zijn samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan en hieruit blijkt dat er sprake is van een aanvaardbare aantasting.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3.5 Opmerking 5

Reclamant merkt op dat de aanleg van de weg een onevenredige aantasting betekent van de luchtkwaliteit waarmee het plan op dit punt niet in overeenstemming kan worden geacht met een goede ruimtelijke ordening.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

Voor de realisatie van de Maas-Waalweg zijn onderzoeken uitgevoerd naar de luchtkwaliteit (bijlage 9) en de stikstofdepositie (bijlage 7). De uitkomsten van de onderzoeken worden niet betwist door reclamant.

Uit de onderzoeken volgt dat er geen overschrijding is van de wettelijke normen en daarmee het plan uitvoerbaar is. Reclamant stelt de uitkomsten van deze onderzoeken niet ter discussie. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Voor de onderzoeken naar luchtkwaliteit en stikstofdepositie worden de meest actuele verkeersgegevens gebruikt. Zoals hiervoor aangegeven zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan nogmaals, op basis van het meest actuele Regionaal Verkeersmodel 2017 met het basisjaar 2016 en het toekomstjaar 2030, de effecten van de Maas-Waalweg worden doorgerekend. Deze verkeersgegevens zijn ook de input om de uitgevoerde onderzoeken te actualiseren.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan worden op basis van de verkeerscijfers uit het meest actuele Regionaal Verkeersmodel 2017 de onderzoeken (bijlage 7 en bijlage 9) geactualiseerd.

2.3.6 Opmerking 6

Reclamant merkt op dat in het wegontwerp krappe bochtstralen zijn voorzien. Deze bochten leiden tot een aantasting van de verkeersveiligheid gelet op het vele landbouwverkeer dat over de weg zal passeren. Reclamant vraagt of de verkeersveiligheid kan worden gegarandeerd.

Beantwoording

In het wegontwerp van de Maas-Waalweg is voor de inpassing in het landschap gekozen voor een maximum snelheid van 60 km per uur en relatieve krappe bochtstralen. De attentiewaarde en snelheid wordt ondersteund door bebording en accenten in de weg in de vorm van plateaus. De weggebruiker zal hierop anticiperen. Het profiel van de weg is geschikt voor landbouwverkeer met bijbehorende bochtlijnen en sleeplijnen (bij transport met niet meesturende aanhangers). Daarmee is de geschiktheid voor landbouwverkeer meegenomen in het wegontwerp. De verkeersveiligheid is met dit wegontwerp voldoende gewaarborgd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3.7 Opmerking 7

Reclamant merkt op dat het verblijfs- en leefklimaat in het gebied onaanvaardbaar wordt aangetast als gevolg van de weg, mede door de geluidshinder die zal optreden vanwege de toename van het verkeer door het gebied. Reclamant stelt dat haar woon- en leefklimaat onevenredig wordt aangetast.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

Voor de realisatie van de Maas-Waalweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 4). Uit dit onderzoek volgt dat er geen overschrijding is van de wettelijke normen en ter plaatse van reclamant de geluidbelasting 34,21 dB bedraagt. Deze geluidbelasting voldoet ruim aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer.

Voor één woning, de Molenachterdijk 6, dient een Hogere Grenswaarde te worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Reclamant is hierbij geen belanghebbende.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Reclamant 4: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518820)

2.4.1 Opmerking 1

Reclamant stelt dat het onvoorstelbaar is dat er geen bomen langs de nog aan te leggen Maas-Waalweg worden geplant. Beplanting kan het verkeer camoufleren en het verkeersgeluid reduceren.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

Het omzomen van de nieuwe weg door een dichte haag past niet in het landschap.. Vanuit diezelfde openheid wordt er ook geen bomenrij aangelegd. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat het ook niet noodzakelijk is om maatregelen te treffen langs de weg. Bomen zijn geen geluidreducerende maatregelen zoals beschreven in de meet- en rekenvoorschriften voor wegverkeerslawaai in het kader van de Wet geluidhinder.

Gelet op de te realiseren lengte van de door te trekken Maas-Waalweg is ervoor gekozen om de gehele wegverharding, uitgezonderd de rotonde in het noordwesten, te voorzien van het wegdektype SMA-NL5. Ter hoogte van de rotonde wordt het wegdektype SMA-NL 8A toegepast. De extra geluidreductie die SMA-NL5 oplevert is niet noodzakelijk volgens het akoestisch onderzoek maar zorgt voor een betere inpassing van de weg voor de omgeving.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4.2 Opmerking 2

Reclamant geeft aan dat vanaf de eerste verdieping weids uitzicht is. De weg met verkeer erop zal voor reclamant zichtbaar zijn.

Beantwoording

Als eerste wordt verwezen naar de nota van inspraak- en overleg waarbij de reactie als herhaald en ingelast moet worden beschouwd die is bijgevoegd als bijlage 11 van het bestemmingsplan.

De afstand van de Maas-Waalweg tot aan reclamant is hemelsbreed ca. 420 meter. Tussen reclamant en de nieuwe weg bevindt zich nog de bebouwing langs de Boosterensteeg en op eigen perceel. Uitgaande van het feit dat vanaf de eerste verdieping sprake is van een weids uitzicht zal binnen dit weids uitzicht de weg zichtbaar zijn. Dit geeft geen aanleiding om het wegontwerp aan te passen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4.3 Opmerking 3

Reclamant geeft aan dat de weg 20 jaar te vroeg wordt aangelegd en er fazanten, kikkers en egels worden doodgereden.

Beantwoording

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg is een onderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna in het plangebied (zie bijlage 2 van het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat er geen grote nadelige gevolgen zijn en er ook geen aanvullende maatregelen hoeven te worden genomen. Er kan niet worden uitgesloten dat, zoals ook op andere wegen, er incidenteel dieren worden doodgereden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4.4 Opmerking 4

Reclamant geeft aan planschade voor haar perceel te ondervinden door aanleg van de Maas-Waalweg.

Beantwoording

Indien reclamant meent dat er sprake is van waardevermindering dan kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een planschadeverzoek worden ingediend op grond van de gemeentelijke planschadeverordening.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.5 Reclamant 5: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518821)

2.5.1 Opmerking 1

Reclamant geeft aan dat met het doortrekken van de Maas-Waalweg de verkeersdrukke toeneemt bij de uitrit van haar bedrijf aan de Molenachterdijk. Voor het verkeersveilig ontsluiten van het bedrijf is aangegeven dat met de wegbeheerder, provincie Gelderland, wordt gezocht naar oplossingen waarbij het rooien van bomen één scenario is. Reclamant kan zich hierin vinden en wacht de aanpak van de wegbeheerder af.

Beantwoording

De wegbeheerder, provincie Gelderland, is geïnformeerd. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.5.2 Opmerking 2

Reclamant is voornemens een nieuwe bedrijfswoning bij het bedrijf te realiseren. Door de aanleg van de nieuwe weg verwacht reclamant ter hoogte van de te realiseren bedrijfswoning een toename van geluidhinder. Uit het bestemmingsplan voor de Maas-Waalweg volgt dat bij de Molenachterdijk 6 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Het effect van het bestemmingsplan raakt ook de locatie van reclamant.

Reclamant verzoekt rekening te houden met de nieuwe bedrijfswoning aan de Molenachterdijk 8 door passende geluid reducerende voorzieningen aan te brengen of het bouwvlak voor de geplande woning aan te passen zodat deze verder van de weg kan worden gebouwd. Dit kan worden meegenomen met de herziening van het bestemmingsplan Buitengebied.

Beantwoording

Het bedrijfsperceel van reclamant maakt geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan. Eventuele aanpassingen dienen, zoals reclamant zelf aangeeft, in andere bestemmingsplannen te worden verwerkt.

De initiatiefnemer van een plan (of project) is zelf verantwoordelijk voor een goed woon- en leefklimaat en ruimtelijke onderbouwing. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van bestaande en meest actuele gegevens waaronder het akoestisch onderzoek van de Maas-Waalweg (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan).

Voor het vast te stellen bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de meest recente inzichten uit het Regionaal Verkeersmodel 2017 met als basisjaar het verkeersbeeld van 2016 en het toekomstjaar 2030. Met een doorrekening van deze verkeersgegevens wordt de onderbouwing van de Maas-Waalweg nog beter onderbouwd. Deze gegevens sluiten aan bij de trend uit 2013 en leiden niet tot een heroverweging van het voorkeurs tracé.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek.

2.6 Reclamant 6: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 518274)

2.6.1 Opmerking 1

Reclamant geeft aan dat op het stuk van de Weg over de Ezelaar 10 bestaande bomen worden gekapt, dat is in tegenstelling tot het handhaven van de bestaande landschappelijke inrichting. Reclamant verzoekt het wegontwerp aan te passen door de weg enkele meters naar het oosten te verschuiven en de bomen te sparen.

Beantwoording

Bij het wegontwerp van de Maas-Waalweg is rekening gehouden met de waarden van het gebied / landschappelijke inpassing door:

- Door de weg niet te beplanten met bomenrijen, maar juist kruisende structuren te versterken wordt de weg beter ingepast in het bestaande landschap. Belangrijke kruisende structuur is de hoofdwetering.
- Daarnaast is een ligging op maaiveldniveau van belang, hierdoor blijft de openheid van de polder zichtbaar en beleefbaar vanaf de omliggende dijken.
- Behoud van zicht door het gebied.
- De hoofdwetering wordt overgestoken middels een brug die wegvalt in het landschap. De brug wordt sober uitgevoerd zodat deze niet opvalt in het landschap.
- In het ontwerp zijn diverse krappe bochtstralen van R=100 voorzien. De reden om deze krappere boogstralen toe te passen is om de weg landschappelijk beter in te passen.

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg kunnen niet alle bestaande bomen worden gespaard. Op basis van bovenstaande aandachtspunten wordt de nieuwe weg niet voorzien van een bomenrij. Ter hoogte van de Weg over de Ezelaar worden voor de aanleg van de weg bomen gekapt. Deels wordt dit gecompenseerd door in het nieuwe wegontwerp enkele bomen te planten langs de Molenachterdijk. De overige compensatie vindt op andere plaatsen langs de Maas-Waalweg. De nieuwe weg wordt niet verschoven naar het oosten omdat hierdoor het ruimtebeslag en aantasting van het polderlandschap groter wordt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.6.2 Opmerking 2

Reclamant geeft dat bij het opzetten van het Baanbrekerpad de wens is geweest om deze ook via Wellseind te laten lopen. Recent is het contract van de landeigenaar zuidelijk van de baanbreker opgezegd. Reclamant verzoekt om aan de westzijde van de brug over de wetering een voetgangers element te creëren waar het Baanbrekerpad overheen kan lopen om noordelijk van de hoofdwetering aan te sluiten op de Boosterensteeg.

Beantwoording

De aanleg van de Maas-Waalweg geeft geen aanleiding om het klompenpad aan te passen. Derhalve is in het wegontwerp voor de Maas-Waalweg geen voetpad opgenomen langs deze weg. De brug over de wetering is niet ontworpen met een voetpad.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.6.3 Opmerking 3

Reclamant geeft aan dat in het provinciale plan tot renovatie van de N832 is geadviseerd om een vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de N832 tussen Gameren en Ammerzoden door te trekken richting Well. Nu de Maas-Waalweg wordt aangelegd geeft reclamant aan dat dit toekomstige fietspad ook richting de Achterdijk kan worden doorgezet en zo de (toeristische) fiets ontsluiting te vergroten. Deze mogelijkheid is in het bestemmingsplan tussen traject Molenachterdijk tussen Weigraaf en Weg over de Ezelaar niet voorzien.

Beantwoording

In het wegontwerp voor de Maas-Waalweg is geen fietspad opgenomen waarnaar reclamant verwijst. Langs de Molenachterdijk wordt een voetpad aangelegd als onderdeel van het klompenpad.

De provincie Gelderland heeft besloten om aan de oostzijde van de N832 een vrijliggend fietspad aan te leggen. Indien er een fietspad wordt aangelegd kan de aansluiting Molenachterdijk onderdeel worden van dit provinciaal plan.

De beide gemeenten hebben eind 2017 kennis genomen van het besluit dat de provincie Gelderland heeft genomen om een vrijliggend fietspad te realiseren langs de N832. Dat is goed nieuws voor de fietsveiligheid op deze weg. Als gevolg van dit besluit hebben wij onze ontwerpkeuzes voor de doortrekking van de Maas-Waalweg opnieuw tegen het licht gehouden. Het profiel van de N832 (met fietsstroken) is altijd een voorbeeld geweest voor het nieuwe profiel van de doorgetrokken Maas-Waalweg. Onze conclusie is dat dit profiel, met fietsstroken, voor de Maas-Waalweg de beste keuze blijft. De verwachting is namelijk dat de verkeersintensiteit op de Maas-Waalweg lager blijft dan op de N832 en N831. Dit wordt bevestigd door het Regionaal Verkeersmodel 2017 met de daarin opgenomen prognose voor 2030.

Gezien de situering van andere wegen lijkt de doorgetrokken Maas-Waalweg ook geen logische fietsroute te worden. Een vrijliggend fietspad langs de doorgetrokken Maas-Waalweg is dan ook niet nodig. Overigens is de doortrekking van de Maas-Waalweg ook een verbetering voor fietsers omdat hiermee bestaande (fiets)routes zoals de dijken minder zwaar worden belast met gemotoriseerd verkeer. Na aanleg van de Maas-Waalweg kan op de Wellseindsedijk zelfs een vrachtwagenverbod worden ingesteld. Dit maakt dat na het provinciale besluit voor een vrijliggend fietspad langs de N832 op de door te trekken Maas-Waalweg het geplande wegprofiel wordt gehandhaafd.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt een vrijliggend fietspad langs de Molenachterdijk tussen Weigraaf en Weg over de Ezelaar niet meegenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.6.4 Opmerking 4

Reclamant geeft aan ter plaatse van de aansluiting met de N832 de fietsvoorziening ontbreekt. Op het plateau zijn de fietssuggestie stroken niet meegenomen wat op de andere plateaus van de N832 wel het geval is.

Beantwoording

De aansluiting van de Maas-Waalweg op de N832 en de inrichting van het plateau is gebaseerd op andere plateaus van de N832. Op deze plateaus is bewust de aanduiding voor de fietssuggestie stroken niet opgenomen. Anders dan reclamant stelt zijn de fiets suggestiestroken ook niet opgenomen op het huidige plateau Molenachterdijk - N832 maar ook niet op (bijvoorbeeld) het plateau van de N832 met de Uilecotenweg / Delwijnsedijk.

Alle plateaus op de weg zijn op de N832 op eenzelfde wijze ingericht.

Bij de realisatie van het vrijliggende provinciale fietspad aan de oostzijde van de N832 wordt ook gewerkt aan een aangepast ontwerp voor kruising N832 met de Maas-Waalweg om de overgang voor de fiets goed te laten verlopen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.7 Reclamant 7: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: p.m.), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 524456)

De inspreker is woonachtig in gemeente Zaltbommel. De zienswijze heeft betrekking op plandelen die gelegen zijn op het grondgebied van gemeente Maasdriel. Gelet op de gezamenlijke beantwoordingsnota van de ontvangen zienswijzen is onderstaande reactie namens beide gemeenten opgesteld, maar ligt de besluitvorming formeel bij de gemeente Maasdriel.

2.7.1 Opmerking 1

Reclamant wil een bevestiging dat er een zichtwerend hekwerk van 1,8 meter hoog met groene aanplant wordt gerealiseerd. Reclamant geeft aan dat dit scherm in het wegontwerp is opgenomen maar dat dit niet in de legenda / toelichting bij de tekening is opgenomen.

Beantwoording

In het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg van de gemeente Maasdriel is het wegontwerp vertaald in de bestemmingen die conform de Standaard Vergelijkbare BestemmingPlannen (hierna SVBP 2012) is opgesteld.

In die standaard is voor een zichtwerende voorziening geen directe bestemming mogelijk, die vervolgens ook zichtbaar is op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Het ruimtelijk vastleggen van de voorziening is geregeld in de bestemming 'Groen' (artikel 3) in het artikel 3.1 lid d alsmede artikel 3.2.3 lid a onder 1. Hiermee is in het bestemmingsplan juridisch geregeld dat een voorziening kan worden gerealiseerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.7.2 Opmerking 2

Reclamant geeft aan dat uit de tekening die is opgenomen in bijlage 1 van het bestemmingsplan een 'te planten haag' is voorzien bij de T-kruising Molenachterdijk. Reclamant geeft aan dat deze haag het verkeer van rechts onoverzichtelijk maakt en tot méér ongelukken kan leiden.

Ook kunnen van rechts komende bestuurders op de N832 het niet op tijd zien als ze géén voorrang krijgen van verkeer van links en zullen daardoor niet op tijd een dreigende aanrijding kunnen afwenden.

Beantwoording

In het wegontwerp is bewust gekozen voor een voorrangssituatie van de N832 ten opzichte van de Maas-Waalweg. De inrichting is ingegeven vanuit de verkeersveiligheid en ter bevordering van het attentieniveau ten opzichte van de open polder. De plaatsing van de hagen geeft geen belemmeringen in het overzicht op de kruising zelf. Deze verplichte voorrangssituatie (geen gelijkwaardige kruising) wordt met wegmarkering en verkeersborden aangegeven. Bovendien wordt door de drempel in de Maas-Waalweg de snelheid waarmee het verkeer de N832 (als voorrangsweg) nadert beperkt.

Vanuit de provincie Gelderland, als wegbeheerder van de N832, is aangegeven dat deze haag aan de noordzijde van de Maas-Waalweg noodzakelijk is vanuit de verkeersveiligheid.

De haag wordt niet aangeplant binnen de zichthoeken die nodig zijn bij het opstellen van een voertuig voor de wegmarkering (haaiantanden) op de T-kruising van de Maas-Waalweg en de N832.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.7.3 Opmerking 3

Reclamant stelt dat op pagina 29 van het bestemmingsplan is aangegeven dat de weg twee rijstroken krijgt, verderop staat dat het een 60 km weg wordt. Volgens de tekening van bijlage 1 wordt het een weg van 3 stroken. Reclamant vraagt hoeveel stroken de weg in werkelijkheid krijgt.

Beantwoording

De wegbreedte (asfaltbreedte) is in totaal 6 meter breed zodat motorvoertuigen elkaar kunnen passeren.

In de vormgeving wordt er gebruik gemaakt van belijning met aan weerszijden een strook (aan elke zijde 1,5 meter) met rood asfalt (fietsstrook). Het middengebied (3 meter breed) wordt voorzien van zwart asfalt.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In bijlage 1 van het bestemmingsplan wordt het wegontwerp uitgebreid met een kaartbeeld van de dwarsprofielen van de Maas-Waalweg.

2.7.4 Opmerking 4

Reclamant stelt dat op pagina 23 van het bestemmingsplan is aangegeven dat “Doordat de nieuwe weg juist verkeer aantrekt...” in 2020 4.600 motorvoertuigen per werkdag worden verwacht. Op pagina 31 staat dat in 2025 2.800 motorvoertuigen per dag worden verwacht. Reclamant vraagt zich af hoe deze getallen met elkaar zijn te rijmen.

Beantwoording

Voor de Variantenstudie naar de Maas-Waalweg is gebruik gemaakt van de op dat moment bekende verkeersgegevens uit 2007. Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het verkeersmodel (Regionaal Verkeersmodel 2013) en nieuwe verkeersgegevens voor de onderzoeken. In het model zit het basisjaar 2012 en het toekomstjaar 2025. Dit waren de meest actuele gegevens.

De verkeersgegevens van 2007 zijn nog weergegeven in paragraaf 3.4.2 op pagina 23 van de toelichting van het bestemmingsplan. Deze informatie wordt aangepast.

Voor het vast te stellen bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de meest recente inzichten uit het Regionaal Verkeersmodel 2017 met als basisjaar het verkeersbeeld van 2016 en het toekomstjaar 2030. Met een doorrekening van deze verkeersgegevens wordt de onderbouwing van de Maas-Waalweg nog beter onderbouwd. Deze gegevens sluiten aan bij de trend uit 2013 en leiden niet tot een heroverweging van het voorkeurs tracé.

Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek voor de Maas-Waalweg (bijlage 4) wordt geactualiseerd op basis van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017. De conclusies worden in paragraaf 3.4.1 opgenomen op basis van deze actualisatie van het onderzoek. Daarnaast worden de verkeersgegevens van het meest recente Regionaal Verkeersmodel 2017 ook verwerkt in paragraaf 3.4.2 van het bestemmingsplan.

2.7.5 Opmerking 5

Reclamant vraagt hoeveel geld ten behoeve van planschade er door de gemeente Zaltbommel is gebudgetteerd.

Beantwoording

In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 5.3 aangegeven dat er door beide gemeenten in de beschikbaar gestelde budgetten voor realisatie van de Maas-Waalweg een reservering voor planschade is opgenomen.

Omdat pas na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan voor de aanleg van de Maas-Waalweg planschadeverzoeken kunnen worden ingediend en worden behandeld is nu niet concreet aan te geven hoeveel planschade daadwerkelijk moet worden uitgekeerd. Planschade komt ten laste van het projectbudget van de Maas-Waalweg.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3 Ambtshalve wijzigingen

Op basis van de meest actuele Regionaal Verkeersmodel is voor het bestemmingsplan Maas-Waalweg en alle onderliggende onderzoeken een actualisatie uitgevoerd waarbij de meest recente verkeerscijfers (huidige situatie 2016) en toekomstige verwachting (2030) zijn gebruikt.

Deze verkeerscijfers zijn verwerkt in alle documenten van het bestemmingsplan, zowel bijlagen als toelichting, voor de Maas-Waalweg in de gemeente Maasdriel en Zaltbommel.

De gesprekken met de grondeigenaren over het minnelijk verwerven van de gronden zijn lopende. Uitgangspunt is nog steeds dat er minnelijk tot overeenstemming kan worden gekomen. In paragraaf 5.4 Grondverwerving van het bestemmingsplan wordt wel een doorkijk gegeven naar het vervolg indien minnelijke verwerving niet lukt.

Voor deze doorkijk wordt onderstaande zin toegevoegd aan de paragraaf:

Indien de gronden benodigd voor de realisatie van de Maas-Waalweg niet minnelijk kunnen worden verworven zal dit bestemmingsplan de grondslag zijn voor de onteigeningsprocedure.

4 Overzicht van de aanpassingen

Toelichting

1. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de aanleiding voor het plan uitgebreid aan de hand van de studie naar de doortrekking van de Maas-Waalweg.

De nieuwe tekst luidt als volgt:

Voorliggend document is het bestemmingsplan "Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg" voor het grondgebied van de gemeente Maasdriel / of het bestemmingsplan "Buitengebied, Maas-Waalweg" voor het grondgebied van de gemeente Zaltbommel. De Maas-Waalweg vormt de laatste infrastructurele verbinding tussen de kruising Maas-Waalweg - Delwijnestraat - Wellseindsestraat in de gemeente Zaltbommel en de T-kruising Molenachterdijk - N832 in de gemeente Maasdriel.

Door realisatie van deze weg wordt de Maas-Waalweg doorgetrokken en is de verbindingsweg voltooid. De huidige Maas-Waalweg begint in Zuilichem, kruist de N 322 en loopt via Aalst en Nederhemert door tot aan de Delwijnssekade/ Wellseindsedijk ter hoogte van Delwijnen. Door het ontbreken van een geschikte route voor het (vracht)verkeer tussen de Maas-Waalweg en de N832-N831 rijdt het (vracht)verkeer op wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Op deze routes fietst dagelijks veel schooljeugd. De combinatie van fietsers en vrachtverkeer op deze smalle wegen zorgt voor een gevoel van onveiligheid.

Met het doortrekken van de Maas-Waalweg komt een route beschikbaar voor doorgaand gemotoriseerd verkeer vanuit dit deel van de Bommelerwaard in zuidelijk richting en vice versa. Dorpskernen worden ontzien en doordat minder verkeer over de huidige routes rijdt, wordt het fietsverkeer veiliger. In combinatie met de Molen Achterdijk (N 832) ontstaat een goede ontsluitingsweg van en naar de A2 voor het zuidwestelijke deel van De Bommelerwaard.

Variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg

Om te komen tot een voorkeurstracé van de doortrekking van de Maas-Waalweg is een variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) uitgevoerd, zie Bijlage 10.

In de variantenstudie is in beeld gebracht welke tracé varianten er mogelijk zijn. De twee gemeenten Maasdriel en Zaltbommel zijn samen op zoek gegaan naar het meest geschikte ontwerp voor de doortrekking van de Maas-Waalweg. Hiervoor is onderstaande aanpak gehanteerd.



Figuur 1.1: Projectaanpak variantenstudie wegtracé Maas-Waalweg

Bij de werksessies zijn de gemeente Zaltbommel, de gemeente Maasdriel en ARCADIS aanwezig geweest. Tijdens de eerste werksessie (19-04-2012) is besproken wat de uitgangspunten voor de nieuwe weg zijn. De focus ligt op de verkeerskundige en technische aspecten. Op basis van deze aspecten is een aantal varianten van het toekomstige tracé ontwikkeld. Deze varianten zijn nader getoetst op een aantal omgevingsaspecten. Tijdens een tweede werksessie (26-04-2012) zijn de varianten uit werksessie 1 nader afgewogen op basis van ruimtelijke en milieu aspecten. Uit deze sessie zijn twee voorkeursvarianten gekomen. Beide voorkeursvarianten zijn nader uitgewerkt. Deze uitwerking dient met name gericht te zijn op de uitwerking in een principe ontwerp, het kostenverhaal, een waterparagraaf, de akoestische situatie en landschappelijke uitgangspunten. De twee voorkeursvarianten zijn in de rapportage (Bijlage 10) nader uitgewerkt.

Na de eerste werksessie zijn zes varianten in ogenschouw genomen. De zes varianten zijn beoordeeld op de effecten die ze hebben op: verkeer, grondeigendom, landschap, natuur, geluid, water. Hiervan zijn de twee als beste beoordeelde varianten geoptimaliseerd, dit heeft geleid tot de noordelijke en de zuidelijke variant.

Vanuit de uitgangspunten (zie de Variantenstudie, bijlage 10 en de bijlage 1 van deze variantenstudie) voor de Maas-Waalweg is gekozen voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/uur.

Daarnaast is bij het ontwerp rekening gehouden met de landschappelijke inpassing, vanwege het waardevolle open landschap ter plaatse van de doortrekking. Met het Waterschap is bekeken welke mogelijkheden er zijn om water en natuurontwikkelingen te combineren met de ingreep van een nieuwe weg. Hiermee is de uiteindelijke ligging van de varianten bepaald voor meerdere aspecten en afwegingen.

De twee varianten die na de beoordeling zijn overgebleven, betreffen zowel een noordelijke als zuidelijke variant.



Figuur 1.2: Overzicht variantenstudie wegtracé Maas-Waalweg

Beide varianten kennen voor- en nadelen wat betreft ingreep op het landschap, doorsnijding van percelen, effecten op geluid en kosten.

Voorkeurstracé

Met een afwegingsmatrix is aangegeven welke variant op welke aspecten beter scoort. Minst gunstig wil daarbij niet direct zeggen, dat het resulteert in negatieve effecten, maar alleen, dat de effecten minder zijn dan bij de andere variant.

Aspecten	Noordelijke variant	Zuidelijke variant
Verkeer	3	1
Archeologie	2	2
Natuur	2	2
Bodem	2	2
Externe veiligheid	2	2
Water	1	2
Geluid	2	2
Landschappelijke inpassing	1	3
Fysieke inpassing	3	1
Kosten	3	1

Beoordeling	Score
Meest gunstig	1
Gemiddeld	2
Minst gunstig	3

Uit bovenstaande afwegingstabel met objectieve scores zonder daarbij een gewicht te hangen heeft de zuidelijke variant van de Maas-Waalweg de voorkeur. De voorkeur voor het zuidelijke tracé is door de gemeenteraden uitgesproken in 2013.

Deze beide varianten zijn beoordeeld op de aspecten: archeologie, natuur, bodem, externe veiligheid, water, geluid, landschappelijke inpassing, fysieke inpassing, kosten, verkeer. Voor de eerste drie aspecten geldt dat bij beide varianten nader onderzoek nodig is in een vervolgtraject. Voor de zuidelijke variant geldt dat deze positiever wordt beoordeeld op de aspecten verkeer en fysieke inpassing (zo min mogelijk doorsnijding van percelen). Ook de raming van de aanlegkosten valt bij de zuidelijke variant (€ 2.970.000,-) lager uit dan bij de noordelijke variant (€ 3.470.000,-).

Het doel van doortrekking is het bieden van een goede doorgaande route om de dorpen en dijkwegen te ontlasten. Daarom telt het te verwachte positieve effect qua verkeersaantrekkende werking van de zuidelijke variant, in de bestuurlijke afweging zwaar mee.

Voor wat betreft de landschappelijke inpassing voldoet de noordelijke variant beter. Desondanks is het ook mogelijk om binnen het ontwerp van de zuidelijke variant te optimaliseren qua landschappelijke inpassing. De ambtelijke ruimtelijke afdeling van de provincie Gelderland heeft aangegeven de mate van inpassing van beide varianten acceptabel te vinden.

Deze zuidelijke variant is als voorkeursvariant de basis van het voorliggende bestemmingsplan. Binnen de uitwerking van de zuidelijke variant heeft in het ontwerp een optimalisatie plaatsgevonden voor de landschappelijke inpassing.

Rotonde

De variantenstudie (Arcadis, oktober 2012), zie Bijlage 10, biedt inzicht in de keuze voor het tracé op basis van een voorlopig ontwerp, hier zat geen rotonde in. Deze keuze voor een rotonde is gemaakt bij de latere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp. De gemeenteraad van Zaltbommel heeft in haar vergadering van 26 mei 2016 besloten om een rotonde te realiseren op de locatie waar de huidige Maas-Waalweg verlengd wordt, namelijk op de huidige kruising met Delwijnsestraat en Wellseindsestraat. Redenen voor de keuze voor een rotonde zijn verkeersveiligheid en draagvlak. Aan deze zaken is een groter belang toegekend dan aan zaken als ruimtelijke inpassing. Een rotonde is qua verkeersveiligheid, met name voor (overstekend) fietsverkeer, de voorkeursoplossing. Het draagvlak voor een rotonde uitte zich onder andere op de informatiebijeenkomsten van 8 juni 2015 en 14 december 2015 waar het voorlopig ontwerp en het daarna uitgevoerde kruispuntonderzoek werd gepresenteerd. Een groot deel van de aanwezigen sprak de wens uit voor een rotonde in plaats van een “gewone” kruising.

2. In paragraaf 3.4.1 van de toelichting wordt de tekstpassage aangepast over het milieuaspect geluid op basis van het geactualiseerde akoestisch onderzoek (bijlage 4).

De nieuwe tekst luidt als volgt:

Door de realisatie van de Maas-Waalweg wijzigen de verkeersstromen op de bestaande wegen en wordt er een nieuwe verkeersstroom gerealiseerd. De bestaande wegen Delwijnsestraat (door de kern Delwijnen) en de Wellseindsestraat (door de kern Wellseind) zullen minder doorgaand verkeer verwerken en daarmee verkeersarmer worden.

Voor de diverse wegen rondom het plangebied is onderstaande analyse gemaakt op basis van de toekomstige verkeersstromen. Het akoestisch onderzoek is als Bijlage 4 opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

In het akoestisch onderzoek is de groene afscherming tussen de Maas-Waalweg en de woningen langs de Delwijnsestraat meegenomen in het ruimtebeslag.

Omdat hier sprake is van een voorziening met opgaande (gevarieerde) beplanting is er geen sprake van een geluidscherm en is deze voorziening akoestisch gezien ook niet relevant voor de geluidberekeningen. Wel is de afstand tussen gevel(s) van gevoelige objecten en de wegas van de Maas-Waalweg meegenomen in de berekeningen.

Weg over de azelaar

Dit betreft een doodlopende weg met een minimale verkeersintensiteit. De aanpassingen op deze weg vormen geen belemmeringen voor het plan omdat de geluidbelasting vanwege deze weg relatief laag is.

Molenachterdijk

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Molenachterdijk het geluidniveau L_{den} in de toekomstige situatie op omliggende woningen lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ingevolge de Wet geluidhinder. De wijziging van de weg betreft om die reden geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De uitkomst valt te relateren aan de afname in verkeersintensiteit (zie tabel 4.1 en 4.2 in Bijlage 4).

Weigraaf

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Weigraaf het geluidniveau L_{den} in de toekomstige situatie op omliggende woningen lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ingevolge de Wet geluidhinder. De wijziging van de weg betreft om die reden geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De uitkomst valt te relateren aan de relatief grote afstand op de omliggende woningen.

Wellseindsestraat en Delwijksestraat

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Wellseindsestraat/Delwijksestraat het geluidniveau ten hoogste 58 dB bedraagt. De geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie neemt af. De wijziging van de weg betreft om die reden geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De uitkomst valt te relateren aan de afname in verkeersintensiteit (zie tabel 4.1 en 4.2 in Bijlage 4).

Maas-Waalweg

Aanleg nieuwe weg

Uit de berekeningen blijkt dat bij de aanleg van de nieuwe weg een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) ontstaat bij de volgende, binnen de zone gelegen, woning:

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	L_{den} [dB]
001_B	Molenachterdijk 6	4,5	50

Wijziging bestaande deel van de weg

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Maas-Waalweg, ter hoogte van het te wijzigen wegvak, ten hoogste 52 dB bedraagt. De geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie neemt af. De wijziging van de weg betreft om die reden geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De uitkomst valt te relateren aan de afname van de maximumsnelheid en het toepassen van een stillere wegdekverharding (zie tabel 4.1 en 4.2 in Bijlage 4).

Voor alle woningen waarvoor het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.

Bij de berekening van de geluidsbelasting op de gevel dient te worden uitgegaan van 55 dB (geen aftrek Wet geluidhinder).

Uitstraling

Molenachterdijk (west), Wellseindsestraat en Delwijksestraat

Voor woningen gelegen buiten het reconstructiegebied van deze wegen is van zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie' geen sprake in verband met de afname in verkeersintensiteit.

Maas-Waalweg en Molenachterdijk (oost)

Voor woningen gelegen buiten het reconstructiegebied van deze weg is sprake van toename in verkeersintensiteit. Als gevolg van de toename in verkeersintensiteit van de Maas-Waalweg neemt de geluidbelasting met 2,9 dB toe. Als gevolg van de toename in verkeersintensiteit van de Molenachterdijk neemt de geluidbelasting met 2,1 dB toe. De woningen liggen echter op een dermate grote afstand van de weg dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Van zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie' is dan ook geen sprake.

Weigraaf

Buiten het reconstructiegebied van deze weg zijn geen woningen gelegen tot het eerstvolgende kruispunt.

3. In paragraaf 3.4.2 van de toelichting wordt een tekstpassage opgenomen over de invoergegevens voor het luchtkwaliteit onderzoek (bijlage 9).

De nieuwe tekst luidt als volgt:

Verkeersintensiteiten

De verwachte etmaalintensiteit in 2030 bedraagt ca. 4.126 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag op de Maas-Waalweg (zie figuur 3.10). Daar waar nodig, worden doorsneden percelen rechtstreeks ontsloten op de nieuwe weg. Vanwege de functie van erftoegangsweg, maakt ook landbouw- en fietsverkeer gebruik van de weg. In het bijzonder het fietsverkeer wordt niet gestimuleerd gebruik te maken van de nieuwe weg. Bestaande fietsroutes blijven namelijk behouden. Doordat de nieuwe weg juist verkeer aantrekt van deze routes over de Delwijnestraat en Wellseindsedijk, zal het gevoel van onveiligheid op deze wegen afnemen.

Voor de beschouwing van de luchtkwaliteit en stikstofdepositie is de hoogste verkeersconcentratie beschouwd die plaatsvindt op het wegvak Molen Achterdijk ten oosten van de Weigraaf (zie figuur 3.10). Deze gehanteerde gegevens zijn in Bijlage 7 en Bijlage 9 weergegeven.

4. In paragraaf 5.4 van de toelichting wordt een tekstpassage opgenomen als aanvulling op de ingezette minnelijke verwerving van de gronden.

De aanvullende tekst luidt als volgt:

Indien de gronden benodigd voor de realisatie van de Maas-Waalweg niet minnelijk kunnen worden verworven zal dit bestemmingsplan de grondslag zijn voor de onteigeningsprocedure.

Bijlagen bij de Toelichting

Bijlage 1:

De bijlage wordt uitgebreid met de dwarsprofielen van de door te trekken Maas-Waalweg.

Bijlage 4:

De update van het akoestisch onderzoek wordt als bijlage 4 toegevoegd. Het oude onderzoek wordt daardoor vervangen.

Bijlage 7:

De update van de stikstofdepositieberekening wordt als bijlage 7 toegevoegd. Het oude onderzoek wordt daardoor vervangen.

Bijlage 9:

De update van het luchtkwaliteit onderzoek wordt als bijlage 9 toegevoegd. Het oude onderzoek wordt daardoor vervangen.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM
T. 06 20 41 73 25
E. reinier.vantrigt@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.