

Nota van zienswijzen

Bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016'
6 november 2017

Plan identificatie : NL.IMRO.0304.BPKerkewaard2016-1702

Auteurs : mw. C.B.E. van Munster
ing. P.A.G. van der Vleuten

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Ingediende zienswijzen	4
3	Samenvatting en beoordeling zienswijzen.....	5
3.1	Inleiding	5
3.2	Ingediende zienswijzen	5
3.2.1	Bewoners van de Bovenhof	5
3.2.2	Coöperatie De Waardenburcht Haaften.....	7
3.2.3	Comité ContaineroverslagNee	8
3.2.4	Indiener D.....	12
3.2.5	Indiener E	14
3.2.6	Indiener F	14
3.2.7	Ensemble Haaften-Dijkversterking Gorinchem Waardenburg	14
3.2.8	Indiener H.....	19
4	Ambtshalve wijzigingen	21

Bijlagen

- Bijlage I Ingediende zienswijzen
Bijlage II Reactie BLN-Koninklijke Schuttevaer

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanaf 28 juli tot en met 7 september 2017 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Kerkewaard 2016' (hierna: het bestemmingsplan) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan. Tegen het ontwerpplan zijn 8 zienswijzen ingediend.

In deze nota zijn de ontvangen zienswijzen samengevat en voorzien van een inhoudelijke reactie. Dit betekent overigens niet dat die onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn in een tabel de zienswijzen opgenomen met daarbij de datum van verzending en ontvangst. Op basis daarvan is de ontvankelijkheid bepaald. In hoofdstuk 3 zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. In hoofdstuk 4 is beschreven welk onderdeel van het bestemmingsplan is gewijzigd. Het kan daarbij gaan om een wijziging van de toelichting, planregels of verbeelding. De ingediende zienswijzen zijn als bijlagen bij deze nota gevoegd.

2 Ingediende zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

Nr.	Type	Naam	Datum verzending/ ontvangst	Ontvankelijk ja/nee
1	Zienswijze	Bewoners van de Bovenhof	7 sep/ 7 sept 2017	Ja
2	Zienswijze	Coöperatie De Waardenburcht Haaften U.A.	7 sep/ 7 sep 2017	Ja
3	Zienswijze	Comité ContaineroverslagNee	6 sep/7 sep 2017	Ja
4	Zienswijze	Indiener D	6 sep/7 sep 2017	Ja
5	Zienswijze	Indiener E	4 sep/7 sep 2017	Ja
6	Zienswijze	Indiener F	4 sep 2017	Ja
7	Zienswijze	Ensemble Haaften-Dijkversterking Gorinchem Waardenburg	7 sep 2017	Ja
8	Zienswijze	Indiener H	5 sep/ 21 sep 2017	Ja

3 Samenvatting en beoordeling zienswijzen

3.1 Inleiding

De ingediende zienswijzen zijn hieronder samengevat en van een antwoord voorzien. Ook is per zienswijze aangegeven of er aanleiding is tot aanpassing van de versie van het bestemmingsplan 'Kerkewaard 2016' die ter inzage lag (het ontwerpbestemmingsplan).

3.2 Ingediende zienswijzen

3.2.1 Bewoners van de Bovenhof

Geluid

1. Reclamant vraagt zich af waarom er geen studie is gedaan naar geluid en waarom er geen concrete waarden zijn maar tabellen.
 - a) Graag zou reclamant een studie willen zien, waarbij op een afstand van 150 m gemeten wordt wat daadwerkelijk het geluid is van een containeroverslag.
 - b) Graag zou reclamant een studie willen zien waarbij bij een willekeurig DC met een soortgelijke capaciteit als het geplande DC, waarbij ruim 30 laaddocks aan de westelijke zijde van het nieuw te bouwen DC continue voor vrachtverkeer met bijbehorend geluid zorgen.

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan te toetsen, is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze zonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) ruimtelijk voldoende worden gescheiden. Voor de milieuzonering in dit bestemmingsplan is gebruikgemaakt van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Deze is gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). Hierin zijn tabellen met richtafstanden opgenomen; de afstand die aangehouden moet worden tussen de milieubelastende activiteiten enerzijds en gevoelige functies anderzijds. Aan deze afstanden wordt voor de te onderscheiden activiteiten (bijv. distributiecentrum, overslag containers e.d.) voldaan, wat de conclusie rechtvaardigt dat de activiteiten inpasbaar zijn.

Naast deze ruimtelijke beoordeling is ook een akoestisch onderzoek gedaan. Dit heeft als doel direct duidelijkheid te verschaffen over de feitelijk optredende geluidniveaus en deze te toetsen aan de gangbare geluidnormen in deze omgeving. Dit gaat ook als basis dienen voor wettelijke milieuvoorschriften. In het geluidonderzoek is een rekenmodel gemaakt van de situatie. De gebruikte bronniveaus (zowel piekgeluiden als gemiddelde geluidniveaus) zijn gebaseerd op metingen bij soortgelijke activiteiten elders. Het geluid van het hijsen en neerzetten van een container met een kraan en een heftruck, het rijden en parkeren van vrachtwagens e.d. zijn ingemeten en deze bronniveaus zijn gebruikt. De verspreiding van geluid in de omgeving is volgens wettelijke vastgelegde methoden berekend, waarbij aspecten als aantallen docks, routes en bedrijfstijd van vrachtwagens, weerkaatsing van geluid en dergelijke allemaal zijn meegenomen. De resultaten van deze berekeningen worden in de praktijk regelmatig gecontroleerd aan de hand van geluidmetingen (o.a. door de omgevingsdiensten). Daarmee is de studie die reclamant bedoeld dus feitelijk gedaan. Het akoestisch onderzoek dat als bijlage III is opgenomen in het bestemmingsplan, geeft een reëel beeld van de verwachte geluidbelasting. Dit onderzoek zal ook de basis zijn voor de geluidvoorschriften die wettelijk aan de initiatiefnemer zullen worden opgelegd en die in het kader van toezicht en handhaving kunnen worden gecontroleerd en afgedwongen.

2. Reclamant constateert dat in de presentatie het westelijk verplaatsen van het DC alsook het herindelen van het DC met laaddocks aan de dorpszijde als ongunstig genoemd wordt. Reclamant ziet daarbij geen maatregelen om deze ongunstige wijziging teniet te doen. Reclamant wenst een herziening van de layout van het DC met laaddocks aan de rivierkant, of het plaatsen van afdoende geluidswallen, of schermen waardoor geluidstoename teniet wordt gedaan.

Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zijn er inderdaad veranderingen in het plan. De wijzigingen en de gevolgen van deze wijzigingen voor onder meer geluid zijn in de Inspraaknota beschreven. Vanuit de woonomgeving in Haaften bezien zijn er gunstige en ongunstige wijzigingen. De docks aan de westzijde van het distributiecentrum leiden tot meer geluid van vrachtwagens. Het wegvallen van de jachtafbouwer betekent minder geluidbronnen, maar ook minder afscherming van het geluid van Van Uden/Nedcargo. De nieuwe locatie van de containerstack, tussen het bestaande en het nieuwe warehouse in, betekent een grotere afstand en meer afscherming door het warehouse tussen de handling van opgeslagen containers en de woonbebouwing. Om de gevolgen van deze qua geluid gunstige en ongunstige veranderingen goed te kunnen beoordelen, zijn deze nu uitgebreider onderzocht. De wijzigingen zijn verwerkt in het nieuwe, gedetailleerde akoestisch onderzoek (zie bijlage III van de toelichting bij het bestemmingsplan). Daarbij is conform de ingebrachte inspraakreacties getoetst aan een lagere geluidnorm ten opzichte van het eerdere onderzoek. Het blijkt dat er wordt voldaan aan de geluidnorm van 45 dB(A) etmaalwaarde voor het gemiddelde geluidniveau en aan 58 dB(A) voor geluidpieken. Dit wordt aanvaardbaar geacht. Hierdoor zijn er geen extra geluidmaatregelen nodig. De lay-out zoals die nu doorberekend is voldoet aan de wettelijk te stellen eisen. De door reclamant gewenste herziening van het plan is logistiek gezien zeer inefficiënt en onhaalbaar voor van Uden/Nedcargo.

Veiligheid

3. Reclamant wenst dat de infrastructuur voor met name de schoolgaande kinderen wordt aangepast aan de toename van de transportbewegingen. Dit kan door het aantal bewegingen te beperken dan wel door tijdens de drukke periode tussen 07:30 en 09:00 en tussen 14:30 en 16:00 geen vrachtverkeer toe te staan

De stijging van het aantal vrachtwagenbewegingen als gevolg van het plan betekent relatief een lage toename van de totale dag (circa 7.000 motorvoertuigen) over de Graaf Reinaldweg. Ook voor de Hertog Karelweg is dit goed af te wikkelen. De belasting in de spijtijden is beperkt. In de bedrijfsvoering bij Nedcargo in Haaften (houdbare voedingsmiddelen) vertrekt/arriveert een deel van de vrachtwagens in de loop van de nacht (uitgaande goederen moeten voor 6 uur 's ochtends gelost zijn bij de klant (het supermarkt-distributiecentrum) om vóór de ochtendspits de winkels bevoorraden te hebben). De rest van de bewegingen vindt gespreid plaats over het hele etmaal. Een deel van de inkomende stroom goederen wordt per schip aangevoerd. Daarmee worden de spijtijden al voor een groot deel ontzien. Een verdere inperking van (venster)tijden is niet nodig en bovendien niet haalbaar voor Van Uden/Nedcargo.

De provincie heeft tijdens groot onderhoud ook oog voor de verkeersveiligheid. Eerder is het traject van Waardenburg tot Meteren aangepakt. De Graaf Reinaldweg (N830) tussen Waardenburg en Gorinchem is in 2018 aan de beurt voor groot onderhoud door de provincie Gelderland. Voorafgaand aan het groot onderhoud is door de provincie een verkenning uitgevoerd naar eventuele knelpunten op het traject, met als doel deze in voorkomende gevallen integraal aan te pakken. De aansluiting van de Hertog Karelweg op de N830/Graaf Reinaldweg is een aandachtspunt aangezien de weg een smal profiel heeft en het verkeer divers van aard is, maar wordt niet gezien knelpunt. Er staan enkele verbeteringen van het kruispunt op het onderhoudsprogramma van de provincie voor 2018. Er worden hier verder geen verkeersproblemen verwacht door de directe en overzichtelijke ontsluiting op de N830 en het feit dat langzaam verkeer reeds is gescheiden.

In dit kader worden tijdens de onderhoudswerkzaamheden op de N830 diverse maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren voor o.a. fietsers, zowel ten westen als ten oosten van de Kerkewaard. Er zijn maatregelen ten westen van Kerkewaard gepland, o.a. voor een rotonde ter hoogte van de

Nieuwesteeg in Herwijnen. Om de veiligheid van de weg te verbeteren ten oosten van Haaften heeft de provincie verder in augustus 2017 de volgende relevante werkzaamheden aangekondigd:

- *beperken van het aantal inritten van en naar agrarische percelen.*
- *opheffen of verbeteren van bushaltes langs de route;*
- *het verbeteren van de kruising met de Kortestraat in Tuijl;*
- *het verbeteren van de fietsoversteek ter hoogte van de afrit A2 (fietspad wordt gescheiden en voorrang wordt gewijzigd);*
- *fietssuggestiestroken omzetten naar fietsstroken vanaf grens van de bebouwde kom van Waardenburg tot aan rotonde Achterweg.*

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de uitbreiding van Kerkewaard hiermee niet is te ondervangen.

Leefbaarheid

4. Reclamant constateert dat de leefbaarheid door de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo negatief beïnvloed wordt. Reclamant stelt voor dat Van Uden/Nedcargo compenseert voor de verminderde leefbaarheid door voor 50% een bijdrage te leveren aan de begroting van diverse dorpsverenigingen.

Teneinde het maatschappelijke leven te helpen investeert Van Uden/Nedcargo reeds in verschillende projecten en activiteiten. Zo is Van Uden/Nedcargo sponsor van de voetveer Varik – Heerewaarden. Dit is een pondje over de Waal voor voetgangers en fietsers. Andere manieren waarop Van Uden/Nedcargo het maatschappelijke leven helpt is door het sponsoren en beschikbaar stellen van een terrein van het beachvolleybaltoernooi. In de bufferzone wordt nu weer ruimte voor een speelveld ter beschikking gesteld. Het beachvolleybaltoernooi zou bijvoorbeeld in de toekomst ook plaats kunnen vinden op dit terrein. Ook wordt deze gronden van Van Uden/Nedcargo open gesteld voor de vissers. Op deze manieren laat Van Uden/Nedcargo zien bereid te zijn om een bijdrage te leveren aan het maatschappelijke leven en leefbaarheid in de omgeving.

3.2.2 Coöperatie De Waardenburcht Haaften

Reclamant verzoekt de gemeente het bestemmingsplantraject als leerproces in te brengen als Nationaal Experiment in het kader van de aanstaande invoering van de Omgevingswet. Volgens reclamant biedt de participatieagenda bij de invoering van de Omgevingswet aansluitingsmogelijkheden om de inbreng van alle participanten mogelijk te maken om zodoende pijnpunten op te lossen zodat er een blijvende waardeontwikkeling van Haaften e.o. ontstaat.

De Omgevingswet is nog niet in werking getreden en plannen kunnen niet vooruitlopen op deze wet. Verder zijn er al jaren geleden afspraken gemaakt met de grondeigenaar met betrekking tot de gewenste uitbreiding van zijn bedrijfsvoering, welke afspraken al meerdere malen zijn bevestigd door de gemeenteraad. Naar het oordeel van de gemeente is er een ruime mate van participatie geweest en is het proces zorgvuldig verlopen. In het traject van het bestemmingsplan heeft een werkgroep van belanghebbenden en bewoners binnen de gestelde kaders geparticipeerd bij de invulling van het plangebied (trede 4 van de participatieladder: coproduceren). Er is een integrale gebiedsvisie opgesteld door de Werkgroep Kerkewaard. Ook partijen als het Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat zijn actief betrokken bij het traject. Het is daarom onlogisch om midden in het proces, die al jaren duurt, over te stappen op een leerproces voor de Omgevingswet.

3.2.3 Comité ContaineroverslagNee

Lokale economie

1. Reclamant blijft van mening dat voorliggende plan niet bijdraagt aan de versterking van de lokale economie

Een bestemmingsplan moet voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Hierbij spelen uitsluitend ruimtelijke criteria een rol. Het plan heeft niet tot doel de lokale economie te versterken, maar de uitbreiding van het bedrijventerrein heeft zeker een positief effect op de bedrijvigheid en werkgelegenheid in Neerijnen.

Traject dijkverbetering

2. Reclamant verzoekt om de besluitvorming over het bestemmingplan op te schorten in verband met de verkenningfase voor een dijkverbetering op het traject Gorinchem-Waardenburg. Met bewoners zijn plannen uitgewerkt die volgens reclamant grotendeels onmogelijk of duurder worden gemaakt door het bestemmingsplan.

Het waterschap Rivierenland heeft in haar advies van 29 april 2016 op het voorontwerpbestemmingsplan aangegeven dat wordt verwacht dat de voorziene functiewijziging niet conflicteert met het dijkverbeteringsproject.

Met betrekking tot de andere plannen en ideeën voor het gebied kan het volgende worden gesteld.

Eerder heeft op verzoek van de gemeente de werkgroep Kerkewaard, met bewoners en ondernemers, in het traject meegedacht over de optimale inpassing van de plannen van Van Uden/Nedcargo. De beschreven gebiedsvisie van de werkgroep is de basis van het huidige bestemmingsplan. Een van de kansen die de werkgroep Kerkewaard heeft benoemd (het verleggen van de waterkering naar de nieuwe kade) is eerder door de initiatiefnemer al besproken met waterschap Rivierenland.

Dit sluit aan bij ideeën uit het Ensemble Haaften dat een van de participatiegroepen vanuit het waterschap Rivierenland is voor de dijkverbetering. Naar aanleiding van de verschillende participatietrajecten onderzoekt het waterschap nu de kans van het verleggen van de waterkering naar de nieuwe kade als een serieuze optie. Van Uden/Nedcargo en het waterschap hebben uitgesproken om nadere afspraken te maken in het kader van het ontwerp van de kade, vooruitlopend op de te maken keuzes in het dijkverbeteringstraject de komende jaren. Het overleg hierover is gestart en het waterschap heeft uitgesproken dat het feit dat de planning voor het plan van Van Uden/Nedcargo en de dijkversterking uiteenlopen, geen probleem is.

Voor een deel sluiten de ideeën/kansen die het Ensemble Haaften in het kader van de participatie inzake dijkversterking heeft bedacht, aan bij de inpassing zoals bedacht door de Werkgroep Kerkewaard. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de groene inpassing en het verhogen van de recreatiewaarde van de bufferzone tussen het dorp en het bedrijventerrein (o.a. struinpaden). Het geldt niet voor ideeën met andere functies in de Kuil, waar de grondeigenaar het niet mee eens is. De langlopende afspraken met de grondeigenaar verplichten de gemeente om zich in te spannen om het bestemmingsplantraject voor de door Van Uden/Nedcargo gewenst bedrijfsuitbreiding te volbrengen op basis van een zorgvuldige beoordeling en een optimale inpassing zoals genoemd in de Gebiedsvisie.

3. Reclamant verzoekt in het plan expliciet op te laten nemen dat medewerking aan het verplaatsen van de waterkering moet worden gegeven zodat het vaststellen van dit bestemmingsplan deze plannen op geen enkele wijze kan ondermijnen of blokkeren. Verder roepen reclamant de gemeente op positief en constructief medewerking te verlenen aan de plannen van het Waterschap.

Het bestemmingsplan maakt geen verlegging van de waterkering mogelijk, dus dit is niet aan de orde. Op dit moment is Waterschap Rivierenland wel met een onderzoek bezig om tot een oplossing te komen voor de dijk in de Kerkewaard, die als waterkering niet meer voldoet. Een van de mogelijke oplossingen die naar aanleiding van de diverse werkgroepen door het waterschap serieus wordt onderzocht is het verleggen van de waterkering naar de kade. Het waterschap Rivierenland en Van Uden/Nedcargo zijn thans met elkaar in overleg teneinde werkafspraken dienaangaande te maken, met de bedoeling om de constructie en hoogte van de kade op de nieuwe eisen voor de waterkering af te stemmen. De besluitvorming hierover vindt waarschijnlijk plaats medio/eind 2018.

Geluid

4. Reclamant ziet in het huidige plan een aantal verbeteringen ten aanzien van landschappelijke inpassing, maar vindt de negatieve gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid onevenredig hoog. Men verzoekt om aanpassingen van het plan of nadere randvoorwaarden om de negatieve gevolgen verder terug te dringen.
 - a. De aangegeven geluidswaarden wordt gemeten gemiddeld over 24 uur, wat betekent dat tijdens de uren van bedrijvigheid de normwaarden dus fors wordt overschreden. Reclamant meent dat een onderbouwing van de in het plan aangegeven piekbelasting bij de meest nabij gelegen woonbebouwing van 60 dB ontbreekt. Reclamant vindt dat geluidspieken moeten voldoen aan 45 dB en verzoekt een geluidscherm als voorwaarde in het plan op te nemen.

Voor het bestemmingsplan zijn primair de ruimtelijke richtafstanden bepalend voor de ruimtelijke beoordeling of belastende functies te verenigen zijn met gevoelige functies in de omgeving. Dit is in de toelichting bij het bestemmingsplan uitgelegd; er voldaan wordt aan de noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen woningen enerzijds en de belastende functies anderzijds (richtafstand containeroverslag: 300 m, richtafstand warehouse/vrachtwagentransport: 100 m) en daarom kan worden aangenomen worden dat hinder en gevaar binnen de perken blijven.

In het kader van de milieuregels kan de geluidnorm nader worden vastgesteld. De geluidnormering kent twee grootheden het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar}, L_T) en maximale geluidsniveau (L_{Amax}). Voor bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen (dit zijn de meeste bedrijven op de Kerkewaard) geldt het standaardtoetsingskader uit de volgende tabel (tabel 2.17a Activiteitenbesluit).

TABEL 2.17A ACTIVITEITENBESLUIT

Norm (dB(A))	Periode (uur)		
	07-19	19-23	23-07
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50	45	40
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70	65	60

Het tijdgemiddelde geluidniveau wordt getoetst aan de geluidnorm waarbij er inderdaad wordt gemiddeld over de betreffende etmaalperiode. Dat betekent dat een hoger niveau gedurende een korte tijd, kan voldoen aan de tijdgemiddelde geluidnorm. Dit is ook de reden dat naast deze norm ook een grenswaarde aan geluidpieken wordt gesteld. Aan beide normen moet worden voldaan.

In het akoestisch onderzoek, dat als basis dient voor de milieuvoorschriften die worden opgelegd, is (mede naar aanleiding van eerdere inspraakreacties) getoetst aan een tijdgemiddeld geluidniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde, ofwel 45 dB overdag, 40 dB 's avonds, 35 dB(A) 's nachts. Dat is daarmee 5 dB lager dan de standaardvoorschriften uit het Activiteitenbesluit die op dit moment geldt voor Van Uden/Nedcargo. Voor het maximale geluidniveau is 58 dB(A) berekend, wat een acceptabele waarde is. De onderbouwing van deze niveaus is opgenomen in de rapportage van het akoestisch onderzoek dat is opgenomen als bijlage III van het bestemmingsplan. Het door reclamant voorgestelde niveau van 45 dB(A) voor geluidpieken is onhaalbaar en is ook veel lager dan de piekgeluiden die nu al zijn toegestaan voor bestaande bedrijven op het bedrijventerrein.

Overigens geldt de normering voor de bedrijfsvoering op de drukste dag in de maand. In het akoestisch onderzoek is deze drukste dag vertaald naar aantallen containers, aantallen vrachtwagen, bedrijfsuren van de kraan enz. Op dagen dat het niet zo druk is, is er vanzelfsprekend minder geluid.

Verder zijn met Van Uden/Nedcargo bedrijfstijdbeperkingen overeengekomen, zoals beschreven in de gebiedsvisie, het akoestisch onderzoek en de nota van uitgangspunten bij het ontwerp-bestemmingsplan, die zullen worden vastgelegd in milieuvoorschriften.

Wij achten het geluidniveau acceptabel. Geluidafscherming is wettelijk gezien niet noodzakelijk volgens de berekeningen en hoeft dus verder niet te worden uitgevoerd. Om een onverhoopte afwijking in de toekomst te kunnen ondervangen is in het ontwerp in de Kuil de extra mogelijkheid opgenomen om langs de rand van het bedrijfsterrein geluidafscherming te realiseren. Daarmee is zeker gesteld dat aan de te stellen geluidnormering ook in de toekomst kan worden voldaan.

Verkeersveiligheid

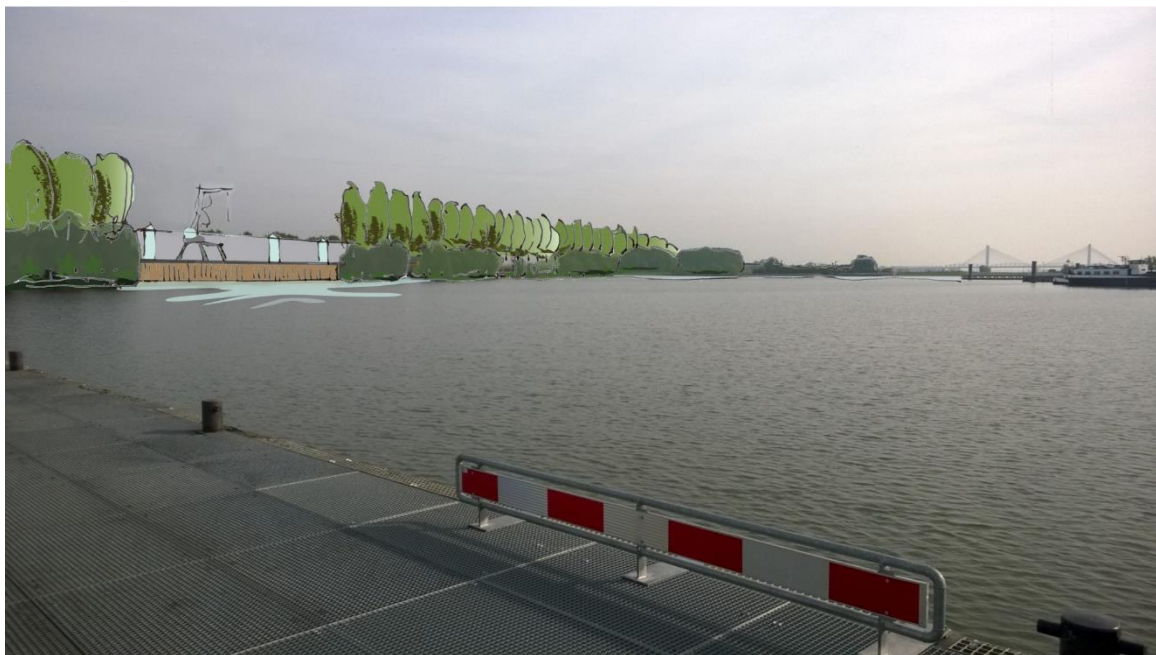
- b. Reclamant verzoekt om het maximeren van het aantal vrachtwagens op het huidige niveau van 440 per dag in verband met de verkeersveiligheid.

Zie onze reactie in paragraaf 3.2.1. De stijging met 40 tot max. 280 vrachtwagenbewegingen per dag betekent een relatief lage bijdrage (< 5%) aan de totale etmaalcapaciteit (circa 7.000 motorvoertuigen) over de Graaf Reinaldweg. Ook voor de Hertog Karel weg is dit goed af te wikkelen. Een beperking in het aantal vrachtwagenbewegingen heeft, gezien deze relatief lage bijdrage een beperkte meerwaarde en is uit ruimtelijk oogpunt niet noodzakelijk.

Horizonvervuiling

5. In het plan wordt voor de mobiele kraan een maximale hoogte van 45 meter toegestaan. Er is volgens reclamant niet aangegeven wat dit betekent voor het zichtveld. De kraan zou niet hoger mogen zijn dan de bestaande bebouwing van de Kerkewaard. Reclamant had een virtuele weergave van de plannen verwacht voor inzicht in de impact van deze ontwikkeling.

In het kader van de gebiedsvisie zijn ook visualisaties gemaakt. Deze zijn opgenomen in de Integrale Gebiedsvisie zoals opgenomen in bijlage I bij het ontwerpbestemmingsplan. Hieronder is een van die afbeeldingen met de kraan groter weergegeven, met zicht vanaf de steiger van Rijkswaterstaat.



Bomenrij op de kade en links zicht op de kraan, rechts de Martinus Nijhoffbrug (snelweg A2)

Voor de maximale hoogte van de kraan is nu aangesloten bij de giekhoogte van een mobiele kraan. Er zijn echter verschillende oplossingen mogelijk. Van Uden/Nedcargo heeft zich bereid verklaard om de uitvoering en hoogte van de kraan in overleg met de gemeente nader te bepalen. Mogelijk komt hier een andere oplossing naar voren, maar ook een mobiele kraan moet als mogelijkheid opgenomen zijn.

Naar het oordeel van de gemeente is met de gebiedsvisie en visualisaties, het beeldkwaliteitsplan en de in de Nota van Uitgangspunten beschreven wijze waarop de inpassingsmaatregelen worden geregeld, een adequate landschappelijke inpassing gevonden en geborgd.

Financiële schade

6. Reclamant geeft aan een verzoek tot schadeloosstelling in te dienen bij de gemeente en/of initiatiefnemer indien sprake blijkt van negatieve gevolgen van het plan voor de waarde van hun woningen.

Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan is het mogelijk om een zgn. planschade-vergoeding aan te vragen bij de gemeente.

Integrale omgevingsvisie en Omgevingswet

7. Reclamant geeft aan onverminderd van mening te zijn de (her)ontwikkeling van het bestemmingsplangebied had moeten plaatsvinden vanuit een integrale omgevingsvisie. Reclamant betreurt het dat de gemeente de volgende fase van dit plan niet vormgeeft als lerend nationaal experiment in het kader van de omgevingswet.

Zie onze reactie onder paragraaf 3.3.2.

3.2.4 Indiener D

Onpartijdigheid rapportages

1. Reclamant trekt, gezien de nauwe samenwerking tussen gemeente Neerijnen en Van Uden/Nedcargo de onpartijdigheid van de rapportages in twijfel. Er wordt verwezen naar diverse arresten. Het college wordt gevraagd om na te gaan of de inzet van deskundigen in lijn is met deze uitspraken.

Het klopt dat de gemeente en de initiatiefnemer samen afspraken hebben gemaakt over de uitvoering en de kosten van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Het extern adviesbureau dat samen met de gemeente de werkzaamheden uitvoert is daar onderdeel van. Het is echter niet zo dat hiermee de onpartijdigheid in het geding is. De werkzaamheden en de inhoud van onderzoeksrapportages worden namelijk steeds gecontroleerd. Naast de gemeente zijn hierbij betrokken: de omgevingsdienst Rivierenland (milieuaspecten, akoestische rapportage, bodemonderzoek), de provincie Gelderland (ruimtelijke toets, natuurwetgeving), Rijkswaterstaat en Waterschap Rivierenland (vaarweg- en wateraspecten). De omgevingsdienst Rivierenland is ook betrokken bij het opstellen van milieuvoorschriften. Metingen, berekeningen en beoordelingen worden daarbij steeds getoetst aan landelijke (wettelijke) regels. De gemeente is van oordeel dat onpartijdigheid, zorgvuldigheid en kwaliteit zo adequaat zijn geborgd.

In de uitspraken waarnaar reclamant verwijst wordt kritisch gekeken naar de bij een rechtszaak ingeschakelde deskundige. In dat verband worden drie factoren gezien: 1. de aard van de aan de deskundige opgedragen taak, 2. de positie van de deskundige in de hiërarchie tot het betrokken bestuursorgaan en 3. de rol van de deskundige in de procedure, in het bijzonder de zwaarte die aan het deskundigenoordeel wordt toegekend. Het gaat om het gehele beeld van deze drie factoren en om de vraag of de eiser voldoende in staat is gesteld deel te nemen aan het proces van totstandkoming van het deskundigenrapport. Kort gezegd komt dit erop neer dat betrokkene voldoende moet zijn betrokken bij de totstandkoming van het deskundigenrapport, de conceptversie daarvan moet kunnen voorzien van commentaar en inzage moet krijgen in de daaraan ten grondslag liggende stukken.

Bij het in twijfel trekken van een deskundige moeten verder concrete gronden worden aangevoerd op basis waarvan moet worden getwijfeld aan de onpartijdigheid of onafhankelijkheid van het adviesorgaan.

De plannen van Van Uden/Nedcargo zijn al geruime tijd bekend en in de diverse stadia van de voorbereiding van het bestemmingsplan (samenwerkingsovereenkomst, participatietraject, voorontwerpbestemmingsplan, ontwerpbestemmingsplan), steeds beoordeeld, bijgesteld en opnieuw beoordeeld. Zoals hierboven is geschetst heeft de beoordeling van de onderzoeksrapportages die door het adviesbureau zijn opgesteld steeds plaatsgevonden door andere deskundigen van de daarvoor aangewezen bestuursorganen. Daarmee is het proces in lijn met de uitspraken die reclamant aandraagt. Reclamant geeft verder geen concrete punten/voorbeelden waaruit zou kunnen blijken dat de onpartijdigheid of zorgvuldigheid in het geding is. De gemeente acht dit niet aan de orde en verklaart dit punt van de zienswijze ongegrond.

2. Reclamant stelt vragen bij de totstandkoming en werkwijze van de werkgroep die, zo stelt reclamant, de gemeente samen met van Uden heeft opgericht, om dit plan te realiseren.

De werkgroep is ingesteld door de gemeente met een onderzoeksopdracht van de gemeenteraad. Uitgangspunt hierbij was de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo, conform de besluitvorming in de gemeenteraad, en optimale landschappelijke en groene inpassing. De groep bestond uit omwonenden van het Haaftense bedrijventerrein, ondernemers van de Kerkewaard en een vertegenwoordiger van Van Uden. De werkgroep werd begeleid door een onafhankelijk procesbegeleider met ondersteuning van een landschapsarchitect. De gemeente Neerijnen had verder de rol van procesbewaker.

De werkwijze, de aard van opdracht en de resultaten van de werkgroep zijn naar het oordeel van de gemeente in een open proces, met tussentijdse terugkoppeling aan de gemeenteraad, zorgvuldig tot stand gekomen en gecommuniceerd. Er is geen aanleiding om dit nu alsnog in twijfel te trekken.

3. Reclamant wijst op de grote aantallen van bezwaren en werkgroepen van de burgers, die met gefundeerde argumenten tegen dit ontwerp zijn.

Wij nemen kennis van deze opmerking. De aantallen bezwaren en werkgroepen zijn niet wezenlijk groter dan bij andere planvorming soms het geval is. In deze Nota behandelen wij alle zienswijzen die bij ons zijn ingediend en worden alle argumenten behandeld.

4. Reclamant geeft aan dat er een schadeclaim voor waardevermindering van de woonhuizen zal komen en dat zij verwachten dat omwonenden overlast gaan ondervinden van de containeroverslag.

Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan is het mogelijk om een zgn. planschadevergoeding aan te vragen bij de gemeente. Zoals in het ontwerpbestemmingsplan is gemotiveerd, zijn de gevolgen voor de leefbaarheid niet onevenredig en onaanvaardbaar groot. Er wordt voldaan aan de ruimtelijke richtafstanden en de bedrijfsvoering is goed mogelijk binnen een landschappelijke acceptabele inpassing en de geluidnormering, en er zullen maatwerkvoorschriften gesteld worden om de bedrijfstijden voor containeroverslag te beperken.

5. Reclamant wijst op de plannen van het Waterschap Rivierland en het ensemble van Haaften. Door de dijkverzwaring kan het bestemmingsplan volledig wijzigen.

Er is reeds intensief overleg gevoerd met het Waterschap Rivierland. Het Waterschap heeft positief advies uitgebracht op het voorontwerpbestemmingsplan. De oplossing, het ontwerp en de besluitvorming voor de dijkverzwaring is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Als het tracé

van de waterkering wordt verlegd naar de kade ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de oude dijk, maar dit staat los van de actuele concrete uitbreidingsplannen van de grondeigenaar. Van Uden/Nedcargo is voor het ontwerp van de kade wel voornemens om rekening te houden met de mogelijk verlegging van de waterkering naar de kade. Van Uden/Nedcargo is hierover in overleg met het Waterschap, om te bezien op welke punten hier afspraken over gemaakt kunnen worden. Zie verder onze reactie onder paragraaf 3.2.3 punt 7.

3.2.5 Indiener E

Reclamant heeft bezwaren tegen de komst van de containeroverslag van Van Uden. De praktijk leert dat beloftes niet worden nagekomen. Het niet noodzakelijk achten van een geluidswal wekt argwaan. Reclamant vreest voor waardedaling van koopwoningen.

Zoals in het ontwerpbestemmingsplan is gemotiveerd, zijn de gevolgen voor de leefbaarheid niet onevenredig en onaanvaardbaar groot. Er wordt voldaan aan de ruimtelijke richtafstanden en de bedrijfsvoering is goed mogelijk binnen een landschappelijke acceptabele inpassing en geluidnormering. De gemaakte afspraken over geluid en bedrijfstijden worden bestuursrechtelijk vastgelegd, zodat ze kunnen worden afgedwongen. Zie verder onze reactie in paragraaf 3.2.3 onder punt 4.

3.2.6 Indiener F

Reclamanten vinden de groei van het aantal vrachtwagens dat vanaf de overslag richting snelweg zal gaan met bijbehorende trillingen en geluidsoverlast onaanvaardbaar. Ook horizonvervuiling door het plaatsen van een ruim 40 meter hoge kraan vinden reclamanten onaanvaardbaar. Een rondweg zou volgens reclamanten voorwaarde zijn voor eventuele doorgang van (een deel) van het plan. Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden tot realisatie daarvan.

Zoals in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is verwoord, is door de inzet van schepen de verwachte toename van vrachtwagens beperkt. Er is weliswaar een toename, maar deze leidt niet tot extra verkeersproblemen, een onveilige situatie of andere vormen van extra hinder. Voor reactie op de hoogte van de kraan verwijzen naar eerdere reactie in paragraaf 3.2.3. sub 5 (horizonvervuiling).

Een nieuwe rondweg maakt onderdeel uit van de visieontwikkeling en diverse studies die lopen. Hierop kan niet vooruitgelopen worden, maar dat is gelet op de beoordeling van het plan ook niet nodig.

3.2.7 Ensemble Haaften-Dijkversterking Gorinchem Waardenburg

1. Reclamant acht dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt hoe vaak pieken kunnen optreden. Daarover dienen met Van Uden afspraken te worden gemaakt, ook voor het nemen van technische en organisatorische maatregelen om het aantal pieken te beperken. Geluidpieken leiden tot negatieve gezondheidseffecten en vermindering van het woongenot. Verder betekent overslag van 6.00 tot 23.00 u dat bewoners tijdens de nachtrust met pieken tot 60 dB(A) te maken krijgen. Dit verschil van dit niveau vergeleken met het in het dorp heersende achtergrondgeluidniveau van tussen de 30 en 45 dB is te groot.

Wij onderschrijven dat geluidsoverlast gezondheid en woongenot kan schaden. Daarom zijn er regels voor geluid en over hoeveel geluid bedrijven mogen maken. Door het bepalen van normen zijn er in Nederland afspraken gemaakt over wat acceptabele geluidsniveaus zijn en wat niet. In

bestemmingsplannen wordt dit in eerste instantie geregeld door ruimtelijke scheiding; voldoende afstand tussen geluidgevoelige en geluidproducerende functies. Er wordt voldaan aan de ruimtelijke richtafstanden tussen woningen enerzijds en de belastende functies anderzijds (richtafstand containeroverslag: 300 m, richtafstand warehouse/vrachtwagentransport: 100 m) en daarom kan aangenomen worden dat hinder en gevaar binnen de normen blijven. Door het doen van akoestisch onderzoek is dit in deze bestemmingsplanprocedure nader beschouwd. Dit onderzoek dient om de geluidniveaus te bepalen, te toetsen aan wettelijke milieueisen en inzicht te krijgen in noodzakelijke maatregelen.

De normen voor geluid die gelden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) en maximale geluidsniveau (L_{Amax}) zijn vastgelegd in het Activiteitenbesluit (zie onze reactie in paragraaf 3.2.3 onder punt 4). Aan deze normen wordt ruimschoots voldaan. In deze plansituatie is ook getoetst aan een 5 dB lagere normering voor het langtijdgemiddelde geluidniveau (45/40/35 dB(A) voor dag/avond/nacht i.p.v. 50/45/40 dB(A)). Ook hieraan kan worden voldaan waarbij eisen gesteld worden aan de kraan (elektrische aandrijving) en installaties op de gebouwen. Naast deze technische eisen is het o.a. voor het aantal pieken inderdaad van belang dat personeel voldoende getraind is, er rustig en beheerst wordt gewerkt en er ook snelheidsbeperkingen moeten gelden op het terrein. Deze aspecten kunnen niet in het bestemmingsplan worden geregeld, omdat dit geen ruimtelijke aspecten zijn. In de milieuvoorschriften die in het kader van het Activiteitenbesluit zullen worden opgelegd kunnen deze aspecten wel verplicht worden gesteld. Dit maakt deel uit van de afspraken met Van Uden/Nedcargo.

Als grenswaarde voor geluidpieken geldt in het Activiteitenbesluit de waarde van 60 dB(A). In de onderzochte plansituatie worden geluidniveaus van 58 dB(A) berekend. Deze piekgeluidniveaus zijn vergelijkbaar met de andere toegestane activiteiten op het bedrijventerrein Kerkewaard. Deze waarde achten wij acceptabel voor de avondperiode en de vroege ochtend.

Met dit onderzoek, de beoordeling van de geluidbelasting en deze borging van maatregelen wordt het woon- en leefgevoel voor de omgeving naar ons oordeel goed beschermd.

2. Reclamanten wijzen er op dat een geluidsafscherming nuttig kan voor de afscherming van geluidspieken op lagere hoogte, ondanks dat in het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat het praktisch gezien niet mogelijk is om de geluidspieken af te schermen gezien de hoogte waarop de pieken kunnen optreden. Voor de beoordeling van geluidschermen is alleen gekeken naar gemiddelde geluidniveaus en dat is niet juist. Men acht voldoende geluidsafscherming nodig en vraagt zich ook af wie daar zo nodig voor moet betalen, omdat het risico bestaat dat het niet wordt gerealiseerd.

Het klopt dat een geluidsscherm minder effectief is voor bronnen op grote hoogte en beter werkt voor lager gelegen bronnen. Een dergelijke verbetering komt niet tot uiting in een akoestisch onderzoek, omdat daar alleen de hoogst mogelijke geluidbelasting wordt getoetst aan de geluidnormen (dus de hoogste, niet afgeschermd piekgeluiden en het gemiddelde geluid van de drukste dag van de maand). Geluidpieken op een lagere hoogte, bijv. op het maaiveldniveau in de Kuil, zullen meer afscherming ondervinden van gebouwen, materieel en grondtaluds, en daarom een lagere geluidbelasting veroorzaken.

De systematiek van de geluidnormering in de milieuregelgeving houdt in zich dat de best beschikbare technieken die economisch verantwoord zijn worden toegepast om geluid te reduceren en door het bevoegd gezag de acceptabele geluidgrenswaarden worden bepaald waaraan de resulterende geluidbelasting wordt getoetst. Er wordt dan zowel naar het gemiddelde geluidniveau als naar geluidpieken gekeken. Dat is hier ook gebeurd.

De afscherming van een deel van de pieken door een geluidscherm helpt maar beperkt, wat een verantwoording van de relatief hoge kosten van een dergelijk omvangrijk scherm moeilijk maakt. Dat leidt in deze situatie, waarin voor de hoogste pieken en de gemiddelde geluidbelasting wordt voldaan aan een acceptabele geluidnorm, tot de conclusie dat een kostbaar geluidscherm niet nodig is. Maatwerkvoorschriften waarin de verplichtingen zijn opgenomen zoals beschreven bij punt 1 zijn voldoende.

Indien niet wordt voldaan aan de milieuregels kan een bedrijf door de overheid op enig moment verplicht worden om afscherming op eigen kosten te realiseren. De wet biedt dan goede handhavingsmogelijkheden om dit af te dwingen of anders de betreffende werkzaamheden stil te leggen.

Hiermee is goed geborgd dat hinder voor de omgeving adequaat kan worden beperkt en zo nodig in de toekomst extra maatregelen kunnen worden afgedwongen.

3. Het wegvallen van het hoge gebouw van de jachtenbouwer leidt tot hogere geluidsbelasting voor omwonenden in het dorp.

Zie onze reactie in paragraaf 3.2.1 bij punt 2. De wijzigingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zijn in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan beschreven. Door het wegvallen van de bestemming voor de jachtafbouwer verdwijnt een aantal geluidbronnen bij de jachtafbouwer en verdwijnt ook de mogelijke afschermende werking voor geluid van de hier geprojecteerde bebouwing. De gunstige en ongunstige veranderingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zijn opnieuw beoordeeld en de conclusie is de plannen inpasbaar zijn en dat de geluidbelasting in de omgeving zeker binnen de geluidnormen kan worden gebracht.

4. Volgens reclamanten is het niet juist dat alternatieven zoals een overdekte overslaghaven, gezien de geluidsoverlast niet worden onderzocht.

Een overdekte constructie vergt een miljoeneninvestering die onnodig en economisch onhaalbaar is. Aangezien voldaan wordt aan de wettelijke normen, is een dergelijke investering niet te verlangen van de initiatiefnemer. Bovendien is een overdekte overslaghaven niet in lijn met de kadernotitie die in 2009 is opgesteld en de bevestiging hiervan in 2014. In deze notitie wordt niet gesproken over het ontwikkelen van een overdekte overslaghaven.

5. Ook blijkt niet duidelijk hoe de gemeente onze zondagsrust en nachtrust tussen 23:00 en 6:00 zal waarborgen en handhaven.

Zoals in Bijlage I (Nota van uitgangspunten) in de toelichting bij het bestemmingsplan is opgenomen, wordt hiervoor een maatwerkvoorschrift voorgeschreven. Borging vindt dus plaats onder het regime van het Activiteitenbesluit.

6. Reclamanten maken zich zorgen over de verkeersveiligheid en zijn van mening dat oplossingen eerst beter moeten uitgewerkt, zoals het scheiden van fietsvoorziening in plaats van suggestiestroken, voordat de gemeente verder gaat met de besluitvorming over onderhavig bestemmingsplan.

Zie onze reactie in paragraaf 3.2.1 onder punt 3. Er worden geen problemen verwacht door de overzichtelijke ontsluiting van de Hertog Karelweg op de N830 en het feit dat langzaam verkeer hier al is gescheiden. Nieuwe verkeersmaatregelen in Waardenburg als gevolg van de verwachte uitbreiding door Van Uden/Nedcargo zijn niet noodzakelijk.

7. Reclamanten vinden dat de motivering in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking tekortschiet. Niet de totale regionale behoefte doch enkel de behoefte van Van Uden is als uitgangspunt genomen. Er moet ook rekening gehouden worden met andere uitbreidingsmogelijkheden op locaties in Biezenburg, de glasfabriek in Tiel en De Schele Hoek in Medel. Er is te beperkt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden in de regio. Ook zijn de plannen voor containerterminals in Waalwijk, Gorinchem en Werkendam en de mogelijkheden van de Betuwelijn niet verkend.

De voorgenomen ontwikkeling is in het voorontwerpbestemmingsplan gemotiveerd conform de Ladder voor duurzame verstedelijking. Per 1 juli 2017 is de Ladder voor duurzame ontwikkeling in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen betreffen een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke «treden» en het vervangen van het begrip «actuele regionale behoefte» door: behoefte.

Uitgangspunt is dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte en in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte en het tegengaan van overprogrammering en de negatieve ruimtelijke gevolgen van leegstand. In het geval in het bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, bevat de toelichting een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. De motivering van de behoefte aan die ontwikkeling dient in het licht te worden geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en dient zich te richten tot het motiveren van de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik.

Zowel aan de eerdere als aan deze nieuwe criteria voor duurzame verstedelijking wordt naar ons oordeel voldaan. De behoefte van Van Uden/Nedcargo is duidelijk (uitbreiding van de bestaande logistieke activiteiten op eigen gronden tot grootschalige logistiek met de inzet van binnenvaart op het watergebonden kavel) en in lijn met de schaalvergroting en de vraag naar locaties van andere logistieke bedrijven. De plannen van Van Uden zijn onderdeel van de regionale afstemming van vraag (behoefte) en aanbod van kavels voor grootschalige logistiek en watergebonden kavels voor multimodaal transport (vrachtwagens en schepen). De ontwikkeling is opgenomen in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen. De verwachte behoefte in de regio aan grote kavels voor logistiek kan met de nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de regio Rivierenland, te weten Kerkewaard en Medel, voorlopig worden ingevuld. Op langere termijn is er mogelijk nog meer vraag.

De uitbreiding van het bedrijventerrein in de Kerkewaard wordt uitsluitend mogelijk gemaakt voor de uitbreidingsbehoefte van Van Uden/Nedcargo op eigen gronden. Daarmee ontstaat een bestendige logistieke bedrijfsvoering, qua omvang en qua betrouwbaar transport van goederen over het water, op een terrein dat ontsloten is naar de Waal aan een haven, waarin het bestaande bestemmingsplan al overslag toestaat. Voor dit bedrijf is geen andere - watergebonden - vestigingslocatie van deze omvang beschikbaar. Vestiging op het nieuwe bedrijventerrein in Medel betekent voor Van Uden/Nedcargo de ongewenste afhankelijkheid van een openbare terminal. Verder zou dan in de regio, opnieuw, een tekort aan grootschalige logistieke locaties ontstaan. Als de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo niet doorgaat, dreigt daarnaast ook leegstand van de dan incourant geworden, te kleine warehouses aan de Hertog Karelweg.

8. De uitbreiding van het bedrijventerrein Kerkewaard scoort negatief op een aantal aspecten zoals geluid, landschap en cultuurhistorie in de MER van de Structuurvisie Waalweelde West.

Deze negatieve scores zijn onvoldoende bij de besluitvorming betrokken. Reclamanten maken zich zorgen over de in het MER geconstateerde negatieve scores.

Met de participatie door de werkgroep Kerkewaard op het gebied van geluid en landschappelijke en groene inpassing (de integrale gebiedsvisie en de Nota van uitgangspunten), en het doen van uitgebreid akoestisch onderzoek zijn deze negatieve scores naar ons doordeel afdoende bepaald en beoordeeld. Cultuurhistorisch wordt nu een bedrijventerrein voltooid, waarvoor de basis in de jaren '60 van de vorige eeuw is gelegd.

9. Wijziging bestemmingsplan zet fusie met Geldermalsen en Lingewaal onder druk aangezien volgens reclamanten door deze wijziging van het bestemmingsplan de identiteit van de kernen Haaften en Tuil wordt geschaad. Ook planschadeclaims zal volgens reclamanten de fusie onder druk zetten. Reclamanten wijzen er op dat de gemeente Neerijnen nu nog kan afzien van de wijziging van het bestemmingsplan en het aan de nieuwe gemeente West Betuwe kan overlaten om deze belangrijke knoop door te hakken.

Zoals eerder is betoogd wordt aan deze plannen van Van Uden/Nedcargo sinds 2009 gezamenlijk gewerkt en is de intentie van de gemeenteraad Neerijnen meerdere malen bevestigd. De regio en de provincie zijn erbij betrokken geweest. Het proces is zorgvuldig gevoerd in grote mate van participatie van bewoners en bedrijven in de werkgroep Kerkewaard. De aspecten van geluid, landschappelijke en groene inpassing, bedrijfstijden en zondagsrust wordt alle geborgd in harde juridische besluitvorming. Er is geen reden om dit aan de nieuwe, grotere gemeente over te laten.

10. De uitbreiding doorkruist de plannen die in het kader van de gebiedsherinrichting rondom de dijkversterking zijn ingebracht en die tegemoetkomen aan de lokale woonbehoeften.

Zie onze eerdere reactie bij par. 3.2.4, punt 5.

11. De wijziging van het bestemmingsplan is niet in lijn met de door de gemeenteraad vastgestelde Woonvisie 2012-2020. Deze woonvisie berust onder meer op de uitgangspunten 'Behoud van identiteit en het rustieke en landelijke karakter van onze gemeente' en met de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo wordt dit doorkruist.

Deze visie heeft betrekking op de woningbehoefte en hoe er een beter evenwicht kan komen tussen het huidige planaanbod en de verwachte woningvraag en heeft geen betrekking op bedrijvigheid.

12. Het bestemmingplan doorkruist de transitie naar de nieuwe Omgevingswet. In de Toelichting ontbreekt een omgevingsvisie en een omgevingsplan.

De Omgevingswet is nog niet in werking getreden en plannen kunnen niet vooruitlopen op deze wet. Naar het oordeel van de gemeente Neerijnen is er geen strijdigheid met de goede ruimtelijke ordening en daarmee ook niet met de nieuwe Omgevingswet. Zie verder onze reactie in paragraaf 3.2.2.

13. De uitbreiding doorkruist de plannen die in het kader van de gebiedsherinrichting rondom de dijkversterking zijn ingebracht en die volgens reclamanten tegemoetkomen aan de lokale woonbehoeften. Bovendien wordt het woongenot van de bestaande omwonenden verminderd.

Zoals in het ontwerpbestemmingsplan gemotiveerd, zijn de gevolgen voor de leefbaarheid niet onevenredig en onaanvaardbaar groot. Er wordt voldaan aan de ruimtelijke richtafstanden en de

bedrijfsvoering is goed mogelijk binnen een landschappelijke acceptabele inpassing en geluidnormering. Zie verder onze reactie m.b.t. de dijkversterking onder par. 3.2.4, punt 5.

14. De burgerparticipatie en de communicatie naar de burgers is onvoldoende volgens reclamanten. In de stukken missen reclamanten goede driedimensionale tekeningen en animaties van de plannen. De gemeente hanteert verschillende werkwijzen bij de totstandkoming van verschillende grote projecten. Het verschil tussen de werkwijze bij de uitbreiding van Van Uden/Nedcargo en de werkwijze bij de windmolens is te groot. Dit maakt het handelen van de gemeente onzorgvuldig.

In het traject met de windmolens is sprake van mogelijke participatie van bewoners als mede-eigenaar/windenergieproducent, wat een andere vorm van afstemming en belangenafweging vraagt. Dit is niet vergelijkbaar met dit concrete plan van één grondeigenaar en deze aanpak leent zich hier niet voor.

Zie het verder eerder gestelde. De plannen zijn op allerlei manieren gepresenteerd en uitgelegd aan de bevolking. Er heeft een Werkgroep Kerkewaard met bewoners en vertegenwoordigers van bedrijven geparticipeerd in de inpassing van de plannen. Ook de wijzigingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zijn met de werkgroep besproken. Deze werkgroep controleert nu in de rol van de Commissie Kerkewaard de borging van de afspraken in verdere voorbereiding en de uitvoering van de plannen. De gemeente acht dit terdege een zorgvuldig proces.

15. Er ontbreekt een begroting waaruit blijkt of de gemeente (of de nieuwe gemeente West Betuwe) wel in staat is om dergelijke aanpassingen te bekostigen.

In de uitvoering van de bovenplanse voorzieningen zijn afspraken gemaakt over de bijdrage van Van Uden Nedcargo. De begroting en de verdeling van de kosten zijn bij de gemeente bekend en worden als haalbaar gezien.

16. Reclamanten zijn van oordeel dat het bestemmingsplan niet goed duidelijk maakt hoe de gemeente de met Van Uden/Nedcargo gemaakte afspraken (bijvoorbeeld over het maximum aantal vrachtwagens en schepen, de maximale geluidsbelasting en geen overslag tussen 23:00 en 6:00) zal handhaven.

Zoals in tabel 4.1 (Borging van voorzieningen) is opgenomen, vindt borging plaats onder het regime van het Activiteitenbesluit. Ook wordt voor de zondagsrust een maatwerkvoorschrift voorgeschreven.

17. Reclamanten zijn van oordeel dat het enige voordeel van het plan een stijging van de werkgelegenheid zou kunnen zijn voor omwonenden. Dit voordeel is niet met cijfers of werkgelegenheidsgaranties van Van Uden/Nedcargo onderbouwd.

Het is evident dat een uitbreiding van het warehouse met 40.000 m² directe en indirecte arbeidsplaatsen oplevert. Dit is in het kader van de integrale gebiedsvisie in beeld gebracht.

3.2.8 Indiener H

18. Door de uitbreiding van Van Uden verslechtert de leefomgeving aantoonbaar (luchtkwaliteit, veiligheid en geluidsoverlast).

Het klopt dat de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten effect heeft op een aantal milieuaspecten. Zoals in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan is uiteengezet, wordt met de uitbreiding voldaan aan de te stellen normen en is, tezamen met de afgesproken wijze van borging, de leefomgeving adequaat beschermd.

19. Door de geplande ontwikkeling stijgt het cumulatieve geluidniveau volgens de berekeningen in de woonwijk van reclamant naar 45 dB waarbij de hoogste pieken leiden tot een geluidbelasting van 60 dB, wat voor reclamant onacceptabel is.

In het rapport van het Akoestisch onderzoek is opgenomen dat geluidmaatregelen kunnen worden getroffen waarmee de bedrijfsvoering met 5 dB stiller kunnen worden gemaakt.

Reclamant vraagt zich af waarom deze extra geluidvoorzieningen niet op voorhand aangebracht worden.

Verwezen wordt naar par. 3.2.3 punt 7 en 3.2.7, punt 1. Omdat de geluiduitstraling voldoet aan een (strengere) eis van 45/40/35 dB(A) voor dag/avond/nacht is er geen aanleiding om deze zeer kostbare maatregelen te vragen.

20. De verkeersafwikkeling via de Hertog Karelweg is echter een bestaand potentieel knelpunt v.w.b. de verkeersveiligheid.

Zie het gestelde bij par. 3.2.1.

21. Het bestemmingsplan tast volgens reclamant niet alleen het woongenot aan maar vermindert ook de waarde van de woningen. Reclamant vraagt of de gemeente heeft nagedacht over compensatie van deze waardevermindering.

Voor de waardevermindering van woningen als gevolg van dit bestemmingsplan kan een verzoek om planschadevergoeding worden ingediend.

4 Ambtshalve wijzigingen

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is de toelichting van het bestemmingsplan slechts op enkele punten gewijzigd. In de Ladder voor duurzame verstedelijking is extra aandacht besteed aan de behoefte naar bedrijventerreinen en keuze voor de huidige locatie. Verder is de toelichting enkel gewijzigd op tekstueel vlak. Ter verduidelijking zijn enkele zinnen toegevoegd omtrent de processen van dijkverbetering en verkeersveiligheid. Inhoudelijk zijn er geen wijzigingen. In de verbeelding en de regels zijn er verder geen wijzigingen nodig.

-0-0-0-0-0-0-0-

Bijlage I

Ingediende zienswijzen