

BESTEMMINGSPLAN “Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord - Voorpoort”

Commentaarnota zienswijzen

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1	Inhoud van deze nota	2
1.2	Procedure	2
1.3	Leeswijzer	2
1.4	Ongeanonimiseerde ter inzage legging/openbaarmaking van zienswijzen	3
2.	Reacties en zienswijzen	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Zienswijzen	3
2.3	Ontvankelijkheid zienswijzen	4
2.4	Zienswijzen en reacties gemeente	4
2.5	Conclusie zienswijzenreacties	16
3.	Staat van wijzigingen	<u>17</u>

1. Inleiding

Deze nota heeft betrekking op de zienswijzefase van de bestemmingsplanprocedure voor bestemmingsplan “Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord - Voorpoort”. Het bestemmingsplan “Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord - Voorpoort” voorziet in een actuele ruimtelijke juridische regeling die de realisatie van de twee spooronderdoorgangen en het doortrekken van Voorpoort mogelijk maakt.

1.1 Inhoud van deze nota

Na deze inleiding zullen in de Nota achtereenvolgens aan de orde komen:

- de stand van zaken met betrekking tot de bestemmingsplanprocedure;
- het resultaat van het wettelijke overleg;
- een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording van deze reacties, inclusief de eventuele veranderingen die uit deze beantwoording voortvloeien;
- een aantal veranderingen dat ambtshalve (door de gemeente op eigen initiatief) wordt voorgesteld;
- de Staat van Wijzigingen waarin alle veranderingen worden opgesomd.

1.2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan “Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord - Voorpoort” heeft met ingang van 28 januari 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode bestond gelegenheid voor een ieder hiertegen een zienswijze in te dienen. Van de ter inzage legging is kennisgegeven op de gebruikelijke wijze (bekendmaking via de Veenendaalse Krant, in de Staatscourant, en op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl). Gedurende bovengenoemde termijn zijn negen schriftelijke zienswijzen ontvangen, die ontvankelijk zijn.

De gemeenteraad (hierna: raad) is het bevoegde bestuursorgaan om te beslissen over de vaststelling van het bestemmingplan en over de vraag welke zienswijzen al dan niet gedeeld worden; een en ander op voorstel van Burgemeester en Wethouders. De indieners van zienswijzen worden uitgenodigd in te spreken over het raadsvoorstel op de zogeheten beeldvormende vergadering om hun zienswijze nader toe te lichten.

Binnen twee weken na vaststelling van het bestemmingsplan wordt het raadsbesluit bekendgemaakt. De bekendmakingstermijn bedraagt zes weken indien:

- 1) Gedeputeerde Staten of de inspecteur tegen het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend en deze niet volledig is overgenomen;
- 2) De gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp.

Eventuele beroepschriften tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan worden door de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State behandeld. Dit beroep is alleen mogelijk wanneer in een eerder stadium een zienswijze is ingediend of wanneer aan een belanghebbende redelijkerwijs niet verweten kan worden, dat hij of zij niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht bij de gemeenteraad tegen het ontwerpbestemmingsplan. Als een onderdeel van het bestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld kan een belanghebbende tegen de wijzigingen beroep instellen.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn van zes weken afloopt.

1.3 Leeswijzer

De beantwoording van de binnengekomen reacties in het kader van het wettelijk vooroverleg en de schriftelijke zienswijzen zijn verwerkt in hoofdstuk 2. De schriftelijke zienswijzen zijn overigens

samengevat weergegeven. Hoofdstuk 3 betreft de specifiek voorgestelde aanpassingen in het bestemmingsplan die we hebben samengevat in de Staat van Wijzigingen. Hoofdstuk 4 tenslotte bevat het overzicht van alle wijzigingen in het bestemmingsplan naar aanleiding van de zienswijzen en actualisatie van beleid en regelgeving.

1.4 Ongeanonimiseerde ter inzage legging/openbaarmaking van zienswijzen

Het bestemmingsplan is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Hierin, noch in enig ander wettelijk voorschrift valt een bepaling aan te wijzen op grond waarvan de raad gehouden is om een zienswijze in een zienswijzennota te anonimiseren. Het anonimiseren van deze zienswijzen is om die reden dan ook achterweg gelaten.

2. Reacties en zienswijzen

2.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is het ontwerp-bestemmingsplan aan verschillende instellingen toegezonden. In de begeleidende e-mail is gevraagd om een reactie op het ontwerp-bestemmingsplan kenbaar te maken.

Niet alle instanties hebben een reactie gegeven. Er kan in dat geval van uitgegaan worden dat deze partijen instemmen met het ontwerp-bestemmingsplan.

Aangeschreven instanties

De volgende instanties zijn benaderd:

1. Provincie Utrecht, Fysieke leefomgeving;
2. Waterschap Vallei en Veluwe;
3. Gasunie Transport Services B.V.;
4. College van burgemeester en wethouders van Renswoude;
5. College van burgemeester en wethouders van Ede.
6. Defensie

Alle ingekomen zienswijzen zullen in de volgende paragraaf worden behandeld.

2.2 Zienswijzen

Er zijn negen zienswijzen ingediend, namelijk:

1. Provincie Utrecht, Postbus 80300, 3508 TH, Utrecht
2. Gasunie Transport Services B.V., Postbus 181, 9700 AD Groningen
3. Waterschap Vallei en Veluwe, Postbus 4142, 7320 AC Apeldoorn
4. Diverse bewoners van de Nieuweweg Noord, huisnummers oneven: 243A, 243B, 245, 247, 249, 259, 261, 263, 265, 267. Huisnummers even: 280, 282, 284, 286, 288, 290, 296, 298, 300A, 302, 302A, 302B, 302C, 302D, 302E, 302G, 302H, 304, 306, 310, 312, 312A, 316, 318 en 320.
5. Heerenstate, advocaten en mediators, Postbus 49, Rhenen, namens Gebr Ekris, Autobedrijf Henken en de heer Johan Henken
6. Pannenkoekenhuis De Bijenmarkt, Nieuweweg Noord 267A, 3905 LW Veenendaal
7. Goedvastgoed Veenendaal B.V., Kerkewijk 55, 3901 EC Veenendaal, namens de familie Hupkes en familie van der Meene
8. Mr. L. Bolier juridische adviezen, Nunspeterweg 25, 8075 AA Elspeet, namens garagebedrijf G. Geurtsen en de heer G. Geurtsen
9. Van der Bunt adviseurs, namens de familie Doornebal, Heiveldweg 2

commentaarnota zienswijzen bestemmingsplan Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord - Voorpoort

2.3 Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn schriftelijk ingediend binnen de reactietermijn van 28 januari tot en met 9 maart 2016. De zienswijzen zijn daarom ontvankelijk en in beschouwing genomen.

2.4 Zienswijzen en reactie gemeente

De zienswijzen worden hieronder verwoord en beantwoord.

Zienswijze 1

Provincie Utrecht

Schriftelijke zienswijze, per mail van 3 februari 2016 (ingekomen 3 februari 2016)

Het bestemmingsplan geeft de provincie geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013.

Reactie gemeente:

De reactie van Provincie Utrecht wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, de planregels of de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 2

Gasunie Transport Services B.V.

Schriftelijke zienswijze, per mail van 2 februari 2016 (ingekomen 2 februari 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

Reclamant 2 geeft aan dat de gasleiding W-523-01 die door het bestemmingsplan loopt uit bedrijf gaat. Een verlegging is derhalve niet meer noodzakelijk. Het nieuwe tracé kan uit het bestemmingsplan worden gehaald. Het bestaande tracé dient tot de uitgebruikname binnen het bestemmingsplan te worden gehandhaafd.

Reactie gemeente

Het nieuwe tracé van de gasleiding wordt verwijderd van de verbeelding. In het ontwerp bestemmingsplan was de bestemming Agrarisch toegevoegd omdat het nieuwe tracé over agrarische gronden lag. Met het verwijderen van de gasleiding kan ook de bestemming agrarisch met waarde komen te vervallen. Het plangebied wordt kleiner. Hier wordt teruggevallen op het oorspronkelijke bestemmingsplan Buitengebied. Het huidige tracé wordt gehandhaafd.

Conclusie

De ingekomen zienswijze geeft aanleiding om de verbeelding van het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijze wordt daarmee gegrond geacht.

Zienswijze 3

Waterschap Vallei en Veluwe

Schriftelijke zienswijze, per mail van 29 januari 2016 (ingekomen 29 januari 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

Reclamant 3 geeft aan dat het ontwerp bestemmingsplan geen aanleiding geeft om een zienswijze in te dienen.

Reactie gemeente:

De reactie van het waterschap wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, de planregels of de verbeelding van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

Diverse bewoners Nieuweweg Noord.

Schriftelijke zienswijze, per brief van 29 februari 2016 (ingekomen 2 maart 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

Reclamanten zijn blij dat de Nieuweweg Noord autoluw wordt. Het zal de leefsituatie bevorderen en de veiligheid wordt ook verbeterd. Het bestemmingsplan wordt door de bewoners ondersteund.

Reactie gemeente

De reactie van de bewoners wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, de planregels of de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 5

Heerenstate, advocaten en mediators, namens Gebr Van Ekris, Autobedrijf Henken en de heer Johan Henken

Schriftelijke zienswijze, per brief van 3 maart 2016 (ingekomen 4 maart 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

Reclamant geeft aan dat de bedrijfspanden slechter bereikbaar zullen worden voor het autoverkeer. De doorgaande route wordt opgeheven en in de plaats daarvan komt er enkel een fiets- en voetgangerspad en een spooronderdoorgang voor langzaam verkeer. De bedrijven zijn beiden afhankelijk van een goede bereikbaarheid en de passanten op de doorgaande route. De huidige plannen hebben nadelige consequenties voor de toekomstige bereikbaarheid en bedrijfsvoering van beide bedrijven.

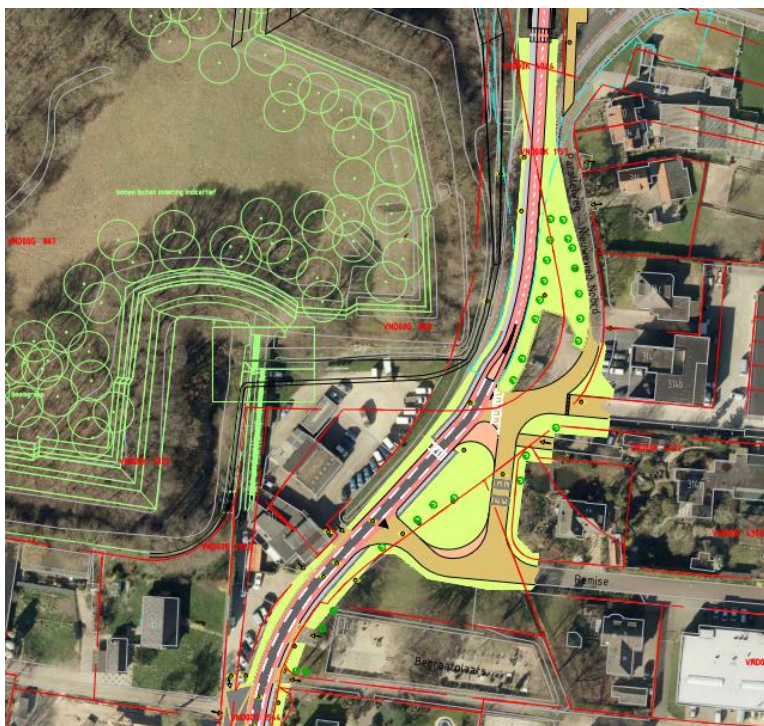
Reactie gemeente

De gemeente Veenendaal zet in haar structuurvisie 2025 (vastgesteld op 5 november 2009) in op een versterking van de stationsomgeving De Klomp, en op de verbinding vanuit De Batterijen onder de spoorbaan door naar de Klompersteeg. Ook wordt een verbetering nagestreefd van de situatie rond de Nieuweweg Noord en aan de oostzijde van het Fort aan de Buursteeg, met name voor langzaam verkeer en recreatieve doeleinden.

De aanpassing van de wegenstructuur betekent ook dat een groot deel van de Nieuweweg Noord kan worden afgewaardeerd als doorgaande route autoverkeer. Hierdoor zal de verkeersveiligheid, ontsluiting van de percelen en de leefbaarheid aanzienlijk verbeteren.

Het gevolg van de wijziging is dat de bedrijven niet meer gelegen zijn aan een doorgaande route. De feitelijke afsluiting vindt plaats ter hoogte van het fort, zie onderstaande afbeelding.

commentaarnota zienswijzen bestemmingsplan Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord - Voorpoort



Zoals te zien is op bovenstaande tekening wordt Nieuweweg Noord pas voorbij het garagebedrijf Henken afgesloten. Er wordt gezorgd voor een goede keervoorziening ter hoogte van het bedrijvencluster Remise. Hiermee is de bereikbaarheid van de bedrijven voldoende gewaarborgd. Wij zijn van mening dat de bedrijven voldoende bereikbaar blijven. In enkele opzichten kan zelfs gezegd worden dat de bedrijven beter bereikbaar worden: in de huidige situatie is sprake van een drukke weg. De hoge verkeersintensiteit en de mix van verschillende typen verkeersdeelnemers werkt belemmerend bij het afslaan naar de bedrijven en het vanaf de bedrijven weer oprijden van de weg.

Reclamanten hebben niet onderbouwd aangegeven hoeveel van hun klanten bestaan uit toevallige passanten. Gelet op de huidige economische structuur zijn wij van mening dat bezoekers van autobedrijven of restaurants thans veelal via internet bepalen aan welk bedrijf zij een bezoek gaan brengen. In zoverre kunnen wij geen doorslaggevend gewicht toekennen aan de - niet onderbouwde - stelling van reclamanten dat zij in de nieuwe situatie klandizie van toevallige passanten moeten missen, zo die overigens al niet meer langs zouden komen.

Ook ondersteunt het bestemmingsplan het herstel van het Fort a/d Buursteeg als onderdeel van de Grebbelinie en als toekomstig toeristisch-recreatief knooppunt, inclusief het verbeteren van de ontsluiting, de interne verbindingen, de uitstraling naar de omgeving en de verbinding voor langzaam verkeer met het NS station Veenendaal/De Klomp.

Door op deze locatie een fietstunnel aan te leggen wordt invulling gegeven aan de knip en wordt de recreatieve functie versterkt. Er ontstaat tevens een doorgaande fietsverbinding tussen Veenendaal en Renswoude. Wij zien dit als een positieve ontwikkeling voor het functioneren van onder meer de horecafunctie, zoals het pannenkoekenhuis.

Het voornemen tot afsluiting van Nieuweweg Noord ter hoogte van het spoor is al langer bekend. In de structuurvisie Veenendaal 2025 staat dit concreet genoemd. Bij de realisatie van het restaurant "De Bijenmarkt" (één van de reclamanten, gebroeders Van Ekris, is eigenaar van de onroerende zaak waarin het restaurant gevestigd is) was dit voornemen bij initiatiefnemers bekend en dus voorzienbaar.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de toelichting, de planregels of de verbeelding van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

Pannenkoekenhuis De Bijenmarkt

Schriftelijke zienswijze, per brief van 3 maart 2016 (ingekomen 7 maart 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

Reclamant heeft in 2014 met de eigenaar van de grond en opstallen overeenstemming bereikt over het starten van een pannenkoekenhuis. Het pannenkoekenhuis heeft in april 2015 zijn deuren geopend. Reclamant geeft aan al op de hoogte te zijn geweest van de voorgenomen aanpassingen aan de Nieuweweg Noord ten tijde van het maken van de afspraken met de eigenaar van grond en opstallen.

Reclamant stelt dat het een grote wens van de gemeente Veenendaal was, dat een pannenkoekhuis binnen het gebied geopend zou worden.

Reclamant vreest dat het autoluw maken van de Nieuweweg Noord de verdere opbouw van het pannenkoekhuis remt, maar ziet in de toekomstige versterking van de toeristische en recreatieve functie van het gebied ook kansen voor het pannenkoekhuis.

Ter compensatie van de remmende werking op de ontwikkeling van het bedrijf wordt gevraagd om::

- Verwijzingsborden (toeristische borden);
- Reclamezuil ter hoogte van het kruispunt Nieuweweg Noord / Voorpoort;
- Afsluiting zo dicht mogelijk bij het spoor laten plaatsvinden;
- Zorg bij de herinrichting van de Nieuweweg Noord voor voldoende parkeerplaatsen;

Reactie gemeente

Er kan worden geconstateerd dat reclamant ten tijde van het bereiken van overeenstemming met de eigenaar van de grond en opstallen reeds op de hoogte was van de toekomstige ontwikkelingen aangaande de Nieuweweg Noord. In zoverre had het op de weg van reclamant gelegen om bij het vormgeven van zijn bedrijfsplan, met de nieuwe situatie rekening te houden.

Economische ontwikkeling en versterking van de toekomstige toeristische en recreatieve functie van het gebied, bijvoorbeeld door vestiging van een pannenkoekhuis, wordt door ons in algemene zin zeker als wenselijk beschouwd. Het is echter niet zo dat wij de uitdrukkelijke wens hadden dat een pannenkoekhuis gevestigd zou worden langs de Nieuweweg Noord. Er was wel een geldende bestemming, die ingevuld kon worden.

De uitgangspunten voor het plan en specifiek de wens om de Voorpoort als doorgaande route te realiseren komen naar voren in de Structuurvisie, is vertaald in de bestemmingsplannen De Batterijen (2010) en Buitengebied (2013) en krijgt nu definitieve vorm in het voorliggende bestemmingsplan. Met de nieuwe route wordt het bedrijventerrein De Batterijen op volwaardige manier ontsloten. In de structuurvisie Veenendaal 2025 (vastgesteld 5 november 2009) zijn voor de omgeving Nieuweweg noord een aantal uitgangspunten vastgesteld.

1. Verbeteren van de recreatieve verbinding & snelfietsroute Veenendaal – Renswoude
2. Opheffen doorgaande route Nieuweweg Noord.



Het bestemmingsplan voorziet in de versterking van de recreatieve functie. Wij zijn van mening dat dit juist voor de bedrijfsvoering gunstig kan uitpakken en kansen biedt. De afwaardering van de Nieuweweg Noord leidt tot meer toeristisch en recreatief fietsverkeer met, naar redelijkerwijs verwacht kan worden, positieve gevolgen voor het pannenkoekhuis.

Verwijzingsbord

In het huidige systeem van bewegwijzering van recreatieve voorzieningen is ter hoogte van de aansluiting van de afrit A12 op de Nieuweweg Noord al een verwijzing naar het pannenkoekenhuis aanwezig. Het is denkbaar dat ook voor verkeer vanuit (de) andere richting(en) een dergelijke verwijzing wordt toegevoegd.

Reclamezuil

Er is binnen het geldende gemeentelijk beleid geen mogelijkheid om reclamezuilen toe te voegen. Op het eigen perceel is het mogelijk een reclame object te plaatsen met een maximale hoogte van 5 meter.

Afsluiting Nieuweweg Noord

De feitelijke afsluiting van de Nieuweweg Noord vindt plaats voorbij garagebedrijf Henken, zie ook de afbeelding onder zienswijze 5. Het restaurant blijft voldoende bereikbaar voor aankomend en vertrekkend verkeer.

Aandacht voor herinrichting Nieuweweg Noord

Alle betrokken bewoners en bedrijven rond de Nieuweweg Noord zijn en worden betrokken bij de herinrichting en zullen in de komende periode nader worden geïnformeerd.

Conclusie

De ingekomen zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

Zienswijze 7

Goedvastgoed B.V., namens de families Hupkes en Van der Meene

Schriftelijke zienswijze, per brief van 9 maart 2016 (ingekomen 9 maart 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

1. De huidige percelen hebben een eigen ontsluiting op de Klompersteeg, resp. op de Heiveldweg. Deze dienen te worden gehandhaafd respectievelijk teruggebracht in de nieuwe situatie.

De ontsluiting van het zuidelijke perceel moet goed worden ingepast. De voorgestelde situatie met een nieuwe perceelsootsluiting ter plaatse van de T-aansluiting van de Klompersteeg (west) op het nieuwe Voorpoort-tracé is te onveilig om met landbouwvoertuigen te kunnen gebruiken. Een second

opinion op het ruimtelijk en verkeerskundig ontwerp voor het project is door reclamant ingediend inclusief een alternatief inrichtingsvoorstel.

2. De eigenaren zijn belangstellend voor andere functies van hun percelen dan de huidige agrarische functie. In dat verband zou een andere verkeerskundige aansluiting van de percelen (namelijk door een rotonde) voor de toekomst meer mogelijkheden bieden.

Reactie gemeente

1. Het voorliggende bestemmingsplan sluit de ontsluiting op de Klompersteeg niet uit. Binnen het bestemmingsplan respectievelijk binnen de geldende agrarische bestemming van de percelen in het bestemmingsplan Buitengebied blijft dit zonder meer mogelijk. Met de realisatie van het project zal zoveel mogelijk de bestaande ontsluiting blijven bestaan. De aangegeven ontsluiting ter hoogte van de Heiveldweg is niet meer mogelijk. In plaats daarvan is in het project het alternatief ontworpen in de vorm van aansluiting van een parallel erf-ontsluitingspad aan de oostzijde van het nieuwe tracé. Dit krijgt een gecombineerde functie voor ontsluiting van verschillende particuliere percelen en als toegangsweg tot enkele technische installaties van ProRail langs de spoorbaan. Op de zienswijze tegen de aansluiting van dit pad op het nieuwe wegtracé Voorpoort wordt hierna verder ingegaan.

2. Bij de beoordeling van het verkeerskundige ontsluiting is uitgegaan van de huidige planologische mogelijkheden, i.e. percelen met een agrarische bestemming. Er is geen gemeentelijk beleid of voornemen om hier een andere ontwikkeling mogelijk te maken. Zie ook hierna.

Zichtlijnen kruispunt

Bij het bepalen van zichtlijnen, zijn de aspecten stopzicht en oprijzicht van belang; hierin wordt bepaald in welke mate voertuigen tijdig kunnen stoppen dan wel voldoende tijd hebben om uit stilstand een voorrangsweg te kruisen of op te rijden.

Voor wegen buiten de bebouwde kom, waar hier sprake van is, wordt hiervoor het Handboek Wegontwerp gehanteerd. Deze CROW-richtlijn geeft aan dat bij een 50 km/h-weg (waar ter plaatse sprake van is) over een afstand van 40 tot 65 meter vrij zicht moet zijn om weggebruikers voldoende tijd te geven te anticiperen. Hoe trager het voertuig, hoe groter deze afstand moet zijn.

Geconcludeerd wordt dat op grond van de CROW-richtlijnen in het platte vlak wordt voldaan aan deze zichtafstand. In zuidwestelijke richting, de tunnel in, wordt het zicht evenwel beperkt door de tunnelwand in combinatie met de hellende weg, waarover verkeer vanuit de verdiepte doorgang aan komt rijden. De effectieve zichtafstand wordt hierdoor zodanig beperkt dat op grond van de richtlijnen moet worden geconcludeerd dat niet wordt voldaan aan het vereiste minimum. In oostelijke richting is het zicht overigens goed, ook de bocht door, uitgaande van een obstakelvrije inrichting langs de weg (geen hoge begroeiing).

De betreffende agrarische percelen worden in het huidige ontwerp via een parallelweg ontsloten op de Voorpoort, ter hoogte van de T-aansluiting Klompersteeg. De indieners van de zienswijze hebben verzocht om deze parallelweg te verlengen tot voorbij de bocht naar de Klompersteeg en zodoende meer oostwaarts te ontsluiten op de rechtstand van de Klompersteeg.

Onderschreven kan worden dat een ontsluiting die meer oostwaarts is gelegen, een positief effect zal hebben op beide zichthoeken. Met name het zicht in westelijke richting zal hierdoor dusdanig verbeteren, dat de verkeersveiligheid wordt vergroot, mits het zicht in de bocht naar de tunnel niet door begroeiing wordt belemmerd.

Deze oplossing draagt ook bij aan de oplossing om de percelen per fiets te bereiken. Fietsverkeer dient namelijk zo ver als mogelijk van de autotunnel Voorpoort te worden gehouden om verleiding tot het gebruik van die tunnel te voorkomen. Immers, dit zal leiden tot gevaarlijke situaties.

Met het meer oostwaarts verleggen van de ontsluiting van de parallelweg is het risico voor misbruik van de tunnel verkleind. De dan nog te realiseren verbinding met het ten noorden van de Klompersteeg gelegen vrijliggende fietspad zou dan in een summiere vorm kunnen worden gerealiseerd.

Geconcludeerd wordt dat de zienswijze op dit punt gegrond is en dat medewerking verleend kan worden aan het door reclamant voorgestelde alternatief uit de second opinion Spooronderdoorgangen Voorpoort Noord. Daartoe zal de verkeersbestemming in de 'binnenbocht' van het nieuwe tracé worden uitgebreid, waarbij niet meer wordt uitgegaan van de aansluiting die de huidige bestemmings- en plangrens bepaalde.

Het alternatief zal worden uitgewerkt in overleg tussen de indieners van de zienswijze, ProRail, gemeente en de eigenaar van de meest zuidelijke strook grond langs de spoorbaan, de heer Doornebal. Daarbij geldt de voorwaarde dat afspraken tot stand komen over de beschikbaarheid van de aangepaste ontsluiting voor meerdere partijen, waaronder ProRail.



In de second opinion wordt ook een tweede alternatief voorgesteld, te weten de aanleg van een rotonde. Dit zou de ontsluiting van eventuele toekomstige bedrijvigheid op de agrarische percelen vereenvoudigen.

Uitgaande van de huidige agrarische bestemming is hier geen aanleiding toe. Bovendien heeft een T-aansluiting belangrijke voordelen ten opzichte van een rotonde:

- Er is minder ruimtebeslag; om de rotonde ver genoeg van de tunnelbak te leggen zou ruimte benodigd zijn ten noorden van de huidige Klompersteeg;
- Het doorgaande karakter van het nieuwe Voorpoort-tracé komt het meest tot zijn recht in het gekozen ontwerp, dat past bij het functionele onderscheid met het westelijk deel van de Klompersteeg;
- Het gekozen verkeersontwerp voldoet voor deze situatie, een rotonde is niet nodig.
- In samenhang met het vorige punt, is het gekozen ontwerp het beste alternatief in termen van geluidbelasting en luchtkwaliteit.
- Er bestaat minder kans dat verkeer direct na de tunnelbak (die in een bocht ligt) stil komt te staan, wat de veiligheid ten goede komt.
- Met een afbuigende doorgaande weg is de kans dat doorgaand verkeer de verkeerde route neemt (oude gewoonte) niet aanwezig.

Conclusie

De zienswijze wordt gegrond geacht op het punt van de situering van de ontsluiting van aanliggende percelen. Dit geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen, met name door vergroting van het plangebied en (beperkte) uitbreiding van de verkeersbestemming.

Zienswijze 8

Mr. L. Bolier juridische adviezen, namens de fa. Geurtsen

Schriftelijke zienswijze, per brief van 1 maart 2016 (ingekomen 1 maart 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

1. De ingediend inspraakreacties worden als herhaald en ingelast beschouwd.
2. De bedrijfsvoering komt onder druk te staan in verband met de bereikbaarheid.
3. Hoe zit het met eigendom van de keervoorziening voor het laad- en losverkeer bij het bedrijf van reclamant.

commentaarnota zienswijzen bestemmingsplan Spooronderdoorgangen Nieuweweg Noord - Voorpoort

4. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld moet er overeenstemming zijn over de nadelige gevolgen van het bestemmingsplan. Er wordt verzocht om een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen voor de gebieden die mogelijk in het kader van de grondtransacties in eigendom van Geurtsen komen.
5. Reclamant meent dat bij het vaststellen van de plangrens rekening gehouden dient te worden met zijn planologische wensen.
6. Het plangebied is vergroot, ten opzichte van het voorontwerp (vanwege tijdelijke werkterreinen, red.). Reclamant vraagt zich af of de daarvoor noodzakelijke onderzoeken wel zijn uitgevoerd.
7. Reclamant vraagt zich af of er volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.
8. Reclamant vraagt zich af of de financiële realiseerbaarheid in voldoende mate verzekerd is.

Reactie gemeente

1. Verwezen wordt naar onze reactie zoals is opgenomen in de commentaarnota vooroverleg en inspraak, d.d. 15 december 2015

2. Het bedrijf van reclamant ligt aan de Klompersteeg. Deze weg wordt voor doorgaand verkeer afgesloten. Het belang van bereikbaarheid van het bedrijf onderschrijven wij. Naar aanleiding van de eerder ingediende inspraakreactie is het ontwerp bestemmingsplan aangepast. De bestemming verkeer is uitgebreid om een volwaardige keervoorziening voor laad- en losverkeer van reclamant te realiseren. De keervoorziening maakt onderdeel uit van het project. Hiermee is de bereikbaarheid van het bedrijf voldoende geborgd. Reclamant heeft niet onderbouwd aangegeven hoeveel van zijn klanten bestaan uit toevallige passanten. Gelet op de huidige economische omstandigheden is de gemeente van mening dat bezoekers van autobedrijven thans veelal via internet bepalen aan welk bedrijf zij een bezoek gaan brengen. In zoverre wordt geen doorslaggevend gewicht toegekend aan de - niet onderbouwde - stelling van reclamant dat hij in de nieuwe situatie klandizie van toevallige passanten moet missen, zo die overigens al niet meer langs zouden komen. Aan reclamant zal de mogelijkheid worden geboden om in de nieuwe situatie langs het Voorpoort-tracé, ter plaatse van de T-aansluiting van de Klompersteeg, het bedrijf bekend te maken en een verwijzing naar de locatie op te nemen.

3. Het is de bedoeling van de gemeente dat de keervoorziening onderdeel wordt van de openbare weg, namelijk van de Klompersteeg (in beheer bij de provincie Gelderland, na projectrealisatie bij de gemeente Ede). De hiervoor benodigde grond zal van reclamant worden aangekocht door ProRail in het kader van de uitvoering van het infrastructuurproject.

4. Het terrein wat gelegen zal zijn tussen de Heiveldweg, toekomstige Voorpoort en Klompersteeg wordt de komende jaren gebruikt als werkterrein ten behoeve van uitvoering van het infrastructuurproject. Het krijgt daartoe de bestemming "Verkeer –voorlopige bestemming". Na 5 jaar vervalt deze voorlopige bestemming.

Vanwege omvang en ligging, ingeklemd tussen verkeersvoorzieningen, zijn de gebruiksmogelijkheden van het betreffende terrein dan beperkt. In aansluiting op het voornemen zoals al aangegeven in de inspraaknota bij het ontwerp-bestemmingsplan, kan bedrijfsmatig gebruik zonder bebouwingsmogelijkheden worden toegestaan, voor de situatie na afloop van de voorlopige bestemming. Daartoe wordt aan het terrein de functieaanduiding 'bedrijf' gegeven, zodat het college te zijner tijd kan besluiten tot deze functiewijziging.

De verbeelding en de regels worden hier op aangepast.

5. Gelet op de systematiek van de Wro komt de raad in beginsel een grote mate van beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. In het onderhavige geval wordt het bestemmingsplan vastgesteld om de aanpassingen aan de Nieuweweg Noord, spooronderdoorgangen en de doortrekking van de Voorpoort mogelijk te maken. Deze ontwikkelingen

zijn doorslaggevend voor de bepaling van de plangrens. De gekozen plangrens is dan ook niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening, dan wel anderszins in strijd met het recht, bepaald.

6. De voor dit besluit benodigde onderzoeken zijn allen nog actueel. Binnen werkterreinen wordt niet gegraven. Nieuw onderzoek naar de bodem en archeologie is dan ook niet nodig. Het ecologisch onderzoek kende al een groter onderzoeksgebied dan de fysieke grens van de toekomstige infrastructuur.

7. Er is een nader onderzoek gedaan ter heroverweging of volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r. beoordeling. De conclusie is dat er geen redenen aanwezig zijn om een m.e.r.(-beoordelings)procedure te doorlopen. Er is een aanvullende vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld die de overwegingen bevat die aan deze conclusie ten grondslag liggen en het voornemen beschrijft en de potentiële effecten daarvan, conform 'Bijlage III Europese richtlijn milieubeoordeling projecten' Deze vormvrije m.e.r. beoordeling is als Bijlage 3 toegevoegd aan het bestemmingsplan.

8. De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is in voldoende mate verzekerd in de samenwerking tussen de verschillende overheden. Opgemerkt wordt overigens dat reclamant niet aangeeft op welke punten volgens hem de financiële uitvoerbaarheid mogelijk niet in voldoende mate verzekerd zou zijn.

Conclusie

De ingekomen zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijze wordt deels gegrond geacht.

Zienswijze 9

Van der Bunt Vastgoed adviseurs, namens de familie Doornebal

Schriftelijke zienswijze, per brief van 3 maart 2016 (ingekomen 7 maart 2016). Deze zienswijze houdt het volgende in:

1. De milieuaspecten zijn niet goed meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Er wordt getwijfeld aan het juiste aantal verkeersbewegingen. Er wordt daarom verzocht om de hogere grenswaarde niet te verlenen en eerst aanvullend onderzoek te laten uitvoeren.
2. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met woonplezier en gezondheid van reclamant.
3. Door geen extra geluidsmaatregelen te treffen, die zijn opgenomen in het akoestisch rapport, wordt bevestigd dat er geen rekening gehouden wordt met de belangen van de familie Doornebal.
3. Geluid op de woning neemt aanzienlijk toe. Ook door het optrekkend en afremmend verkeer in de tunnel.
4. Zorgen om verslechtering van de luchtkwaliteit, zeker gezien het feit dat de verkeersbewegingen niet goed becijferd zouden zijn.
5. Verslechtering van het bestaande vrije uitzicht.
6. Er heeft een gebrekkige belangenafweging plaatsgevonden (bewoners Nieuweweg Noord in relatie tot de familie Doornebal).
7. Reclamant verzoekt om de woning en het bedrijf te verplaatsen.

Reactie gemeente

1. Voor het bepalen van intensiteiten in de toekomst wordt gebruikt gemaakt van een verkeersmodel. Het verkeersmodel is een schematische weergave van de werkelijkheid met als doel een beeld te krijgen van de wijzigingen in de intensiteit op het wegennet na aanpassingen door bijvoorbeeld het realiseren van een tunnel en het afsluiten van een weg voor doorgaand verkeer. In paragraaf 6 van het vermelde Movares-rapport staat over de verwachte intensiteiten op de Klompersteeg een en ander beschreven. De Klompersteeg ten westen van de toekomstige aansluiting Voorpoort zal in de toekomst aanzienlijk minder verkeer te verwerken krijgen; immers, dit is het dan

voor doorgaand autoverkeer afgesloten deel. Maar ook het oostelijke deel van de Klompersteeg zal minder verkeer te verwerken krijgen. Reden voor deze daling van intensiteit is in de navolgende tekst toegelicht.

Wijze van opzet verkeersmodel

Om het verkeer te kunnen berekenen, moeten er voedingspunten aan het wegennet worden toegevoegd. Voor de plaats Veenendaal gebeurt dit op ongeveer 250 plaatsen. Dit zijn aansluitingen van bedrijven en woningen, die geclusterd aan het wegennet worden toegevoegd. Daardoor kunnen er sprongen in de intensiteit te zien zijn. Maar dat is in werkelijkheid natuurlijk ook zo: via de Ravelijn en Kazemat komen er auto's op de Voorpoort en gaan er auto's vanaf. Er ligt via de Ravelijn immers ook een route naar de aansluiting Rondweg-De Klomp/A12.

Het verkeersmodel laat zien dat de Kooiweg en de A30/A12 een belangrijkere functie krijgen. De toegestane snelheid op de Klompersteeg en de Nieuweweg Noord ligt momenteel hoger dan op de (toekomstige) Voorpoort. De reistijd via de Kooiweg of de A30/A12 wordt voor een deel van het verkeer korter. Daardoor kiest dit verkeer (naar verwachting) een andere route.

Het verkeersmodel heeft als prognosejaar 2030; voor dat jaar zijn de wijzigingen in infrastructuur en Sociaal-Economische Gegevens ingevoerd. Het jaar 2029 is teruggerekend waarbij er sprake is van groeipercentage van het verkeer per jaar. De Sociaal-Economische Gegevens en de weginfrastructuur zijn als gelijk gedefinieerd voor 2029 en 2030. Omdat er in 2029/2030 geen grote wijzigingen te verwachten zijn, is dit ook gerechtvaardigd: om berekeningen te maken, moet van de best beschikbare gegevens worden uitgegaan.

In het verkeersmodel voor 2030 is verder uitgegaan dat ook de spoortunnel in Maarsbergen gerealiseerd is. Daardoor is vanaf de rotonde N224/N226 een aantrekkelijker route via de N226 naar Veenendaal ontstaan dan de binnendoor-route via Renswoude (N224). Ook daardoor neemt de intensiteit in 2030 op de Klompersteeg af.

Tot slot wordt door reclamant gesteld dat het bedrijventerrein nu een enkelvoudige ontsluiting heeft. Dat is niet het geval: de route Ravelijn-Rondweg De Klomp geeft ook een ontsluiting. Daarnaast is er ook (vracht)verkeer dat het huidige bedrijventerrein benadert of verlaat via de Nieuweweg Noord (spoorwegovergang) en de huidige Klompersteeg. Het optellen van het huidige verkeer op de Nieuweweg Noord en Voorpoort zou daarom een dubbeltelling van een verkeersstroom betekenen, wat niet correct is.

De gemeente stelt zich op het standpunt dat de toegepaste verkeersmodel en de daaruit gegenereerde verwachte verkeersintensiteiten, met de huidige bekende gegevens, correct zijn en dat daarmee ook sprake is van juiste uitgangspunten voor beoordeling van geluid en luchtkwaliteit. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

2. Zowel het toepassen van een stiller asfalttype (SMA) en het absorberend uitvoeren van de tunnelwanden levert een beperkte geluidsreductie op. Deze is onvoldoende om de voorkeurswaarde van 48 dB te halen en het heeft bovendien geen effect op de gecumuleerde geluidsbelasting. Om toch rekening te houden met het woongenot en gezondheid van de bewoners heeft de gemeente reeds in haar ontwerpbesluit hogere waarden als voorwaarde opgenomen dat een onderzoek moet worden uitgevoerd of het geluidsniveau binnen de woning voldoet. Daarbij wordt uitgegaan dat de binnenwaarde van 33 dB voor wegverkeerslawaai niet wordt overschreden. Dit is een wettelijke verplichting. Daarnaast heeft de gemeente ervoor gekozen om ook te onderzoeken of de binnenwaarde van 38 dB voor railverkeerslawaai niet wordt overschreden. Indien de binnenwaarde wordt overschreden zal de gemeente een aanbod doen van gevelmaatregelen (geluidsisolatie) om de

binnenwaarde wel te halen. De gemeente is dit wettelijk niet verplicht maar doet dat juist om rekening te houden met het woongenot en gezondheid van de bewoners.

3. Uitgangspunt is dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan voor wat betreft de akoestische aspecten voldaan moet zijn aan de wettelijke eisen en de waarborg dat het bestemmingsplan zal voorzien in een goed woon- en leefklimaat, ook gelet op akoestische aspecten. Duidelijk is in ieder geval dat daartoe een hogere grenswaardeprocedure doorlopen moet zijn in verband met de geluidsbelasting van de woning van de familie Doornebal. In dit geval moeten geluidsisolerende maatregelen aan de woning zijn uitgevoerd bij ingebruikname van de nieuwe weg. Ook is onderzocht of bron- en overdrachtsmaatregelen aan de weg mogelijk zijn, alhoewel deze - gelet op de relatief hoge kosten daarvan - niet doelmatig zijn. Concreet is onderzocht of op de westelijk rand van de tunnelbak/wegtracé een geluidswerende voorziening kan worden toegevoegd met een hoogte van ca. 1 meter over een lengte van ca. 80 meter. Deze maatregel is voorgelegd aan de fam. Doornebal, omdat deze gepaard gaat met beperking van het vrije zicht over de tunnelbak heen. De fam. Doornebal heeft aangegeven deze voorziening, vanwege het verlies aan uitzicht af te wijzen. Daarmee is de conclusie getrokken dat er aanleiding bestaat voor de vaststelling hogere waarden. Wij hebben daartoe dan ook besloten. Het besluit zal tegelijk met het besluit over het bestemmingsplan voor beroep openstaan.

4. De conclusie dat de toename van het geluid gelijk is aan de geluidsdruk van de Klompersteeg, ondanks de kortere afstand tot de woning, is juist. Zoals in het commentaarnota Advies Omgevingsdienst van 30 juli 2015 is te lezen, wordt als reden vermeld dat dit komt omdat een deel van de Voorport onder het maaiveld (in tunnel) verdwijnt, terwijl in de huidige situatie het geluid wordt ontvangen van verkeer over de gehele lengte van Klompersteeg. Gesteld wordt dat het geluid zich naar de oostzijde verschuift.

Wel wordt in de commentaarnota Advies Omgevingsdienst gesteld dat de afzonderlijke verkeerspassages van de Voorpoort beter hoorbaar zullen zijn, gezien de kortere afstand van de weg tot de woning. De Omgevingsdienst is van oordeel dat dit geen onaanvaardbare geluidsniveaus zijn. De gemiddelde geluidsbelasting bedraagt 51 dB op de gevel; dit is significant lager dan 58 dB waar de gemeente de maximumgrens van de basiskwaliteit voor woningen op heeft gesteld. Het geluid van de afzonderlijke verkeerspassages op de Voorpoort is naar verwachting lager dan het geluid van verkeerspassages die horen bij de grens voor de gemeentelijke basiskwaliteit.

Naar de mening van reclamant geeft figuur 1 in de commentaarnota Advies Omgevingsdienst van 30 juli 2015 geen duidelijkheid over de input en is deze ook suggestief als het gaat om de opgenomen belastingen.

Als commentaar hierop het volgende. De figuur is afkomstig uit het gemeentebrede rekenmodel voor railverkeerslawaai en geldt alleen ter illustratie van de omstandigheid dat er een flinke geluidsbelasting is vanwege de spoorweg. In het akoestisch onderzoek zijn de berekeningen op detailniveau uitgevoerd door Movares. De waarden uit beide rekenmodellen komen in algemene zin overeen. Beide rekenmodellen gebruiken als input de gegevens uit het landelijke geluidregister spoor. Voor een akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai is het verplicht om van deze gegevens uit te gaan.

In de commentaarnota Advies Omgevingsdienst van 30 juli 2015 wordt ingegaan op te verwachten geluid vanuit optrekkend en afremmend verkeer in tunnel. Omdat de helling niet te steil wordt uitgevoerd is een extra rekencorrectie voor het afremmen en optrekken van het verkeer niet nodig. Dit is nogmaals nagevraagd bij Movares, de opsteller van het onderzoek. De Omgevingsdienst heeft geen reden om aan te nemen dat er niet juist is gerekend en ziet dus geen reden om de berekeningen aan te passen.

5. De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 bevat de voorschriften voor het meten en berekenen van de concentratie - en depositie - van luchtverontreinigende stoffen. De regeling legt onder andere

de standaardrekenmethoden vast waarmee de gevolgen van ruimtelijke plannen voor de luchtkwaliteit worden berekend. De regeling regelt daarnaast talrijke zaken rondom meten en rekenen die een uitvloeisel zijn van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit van 20 mei 2008. De berekening is gemaakt met Geomilieu versie 3.0 waarmee complexe berekeningen kunnen worden gemaakt. Bij de berekeningen is uitgegaan van de gemeentelijke verkeersgegevens. Naar aanleiding van de zienswijze is nogmaals gekeken naar de gebruikte verkeersgegevens en geen reden gevonden om deze te wijzigen.

Optrekkende auto's leveren extra uitstoot van uitlaatgassen.

Optrekkende auto's leveren inderdaad meer uitstoot dan gelijkmatig rijdende auto's met vergelijkbare snelheid. De toegepaste rekenmethode gaat uit van 'normaal stadsverkeer' dat met regelmaat stopt en optrekt (2 'stops' per kilometer). De rekenmethode houdt dus al rekening met optrekkend verkeer. Omdat er sprake is van een helling is er rekening mee gehouden dat de helft van het verkeer extra gas moet geven.

In tabel 2 van de commentaarnota Advies Omgevingsdienst zijn in de laatste kolom de rekenresultaten voor de concentraties luchtkwaliteit weergegeven. Deze zijn ruim lager dan de grenswaarden. De bijdrage van de concentraties luchtverontreiniging door het optrekkend verkeer uit de tunnel zal naar verwachting verwaarloosbaar zijn of anders zeer beperkt. Gezien de ruime marge, zal er voor deze situatie geen overschrijding zijn van de grenswaarden.

5. Het uitzicht verandert. Ter verduidelijking is een impressie gemaakt met het toekomstige uitzicht vanaf de woning op en over het nieuwe wegtracé (van noordoostelijke naar zuidoostelijke richting). Hierin is de huidige begroeiing naast de woning en richting de Klompersteeg weggelaten; volstaan is met een hek op de erfgrans, met daarachter de Heiveldweg.



Het klopt dat het uitzicht wijzigt als gevolg van het nieuwe wegtracé.

De inrichting van het uitzichtgebied in oostelijke richting wijzigt op maaiveldniveau, maar over de tunnelbak/infrastructuur heen blijft er grotendeels vrij zicht bestaan.

Er is wel sprake van wijzigingen in het uitzicht, maar niet van een dusdanige aantasting van het uitzicht dat de raad niet in redelijkheid tot vaststelling van het plan zouden kunnen besluiten.

6. Wij zijn van mening dat er sprake is geweest van uitvoerige afweging van alle relevante belangen, inclusief die van alle belanghebbenden. In de commentaarnota inspraak d.d. 15 december 2015 (onderdeel van het ontwerp bestemmingsplan) zijn wij uitvoerig ingegaan op dit aspect. Hier wordt nogmaals naar verwezen.

Het woongenot van de familie wordt negatief beïnvloed door de aanleg van de spooronderdoorgang en doortrekking van de Voorpoort. Aan het belang van aanpassing van de ontsluitingsstructuur in relatie tot De Batterijen, van de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan de

Nieuweweg Noord en Klompersteeg en van de ontwikkeling van het Fort aan de Buursteeg, kent de gemeente echter een groter gewicht toe.

De gemeente vindt verder de invloed van de planrealisatie op het woongenot van de familie aanvaardbaar en deze kan bovendien nader gemitigeerd worden. Zoals al is aangegeven is voor deze bestemmingsplanherziening conform de wettelijk vastgestelde wijze onderzoek gedaan naar zowel de geluidsbelasting op de woning als naar de luchtkwaliteit. Beiden voldoen aan de wettelijke normen. Op het punt van geluid is er bereidheid tot extra maatregelen, in overleg met reclamant.

Een nadere afweging van de planvorming is niet noodzakelijk.

7. Zoals in de beantwoording hiervoor aangegeven is er weliswaar sprake van wijzigingen in de directe omgeving van het woonperceel van de familie Doornebal, maar leidt dit niet tot een onaanvaardbare woon- en leefsituatie. Er wordt (ruim) binnen regelgeving en ontheffingsnormen gebleven, per saldo neemt de geluidsdruk op de woning niet toe en zijn maatregelen in het vooruitzicht gesteld die de akoestische situatie verdergaand kunnen verbeteren. De ontsluiting van het perceel via de Heiveldweg verbetert en de wijziging van het uitzicht blijft beperkt vanwege de lage ligging van de tunnelbak.

Het woon/werkperceel als zodanig, inclusief het bedrijfsmatig gebruik, wordt niet door het project gewijzigd. Van het grondeigendom van reclamant is alleen een gedeelte nodig van een strook grond naast de spoorbaan (tussen Heiveldweg en De Klomp), die hij in 2012 heeft verworven.

Alle omstandigheden in aanmerking genomen ziet de gemeente geen aanleiding om verplaatsing van woning en bedrijf te entameren. Naast de mogelijkheden van genoemde aanvullende geluidsmaatregelen, staan aan reclamant de wettelijke regelingen voor planschade en nadeelcompensatie ter beschikking.

Conclusie

De ingekomen zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

2.5 Conclusie zienswijzenreacties

De zienswijzenreacties hebben er toe geleid dat het ontwerpbestemmingsplan inhoudelijk gewijzigd wordt, met name de verbeelding (verwijderen nieuw tracé gasleiding, uitbreiding plangebied/verkeersbestemming, functieaanduiding hoek Klompersteeg-Voorpoort) en de bijbehorende regels.