

**Opsteldatum** : 13-05-2014  
**Registratienr.** : IN14-03345  
**Afdeling** : Afdeling Regie en Ontwikkeling  
**Vakgroep** : Ruimtelijke plannen  
**Auteur** : Dhr. W. Ansems

## **Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan “Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal”**

### **1. Algemeen**

Het ontwerpbestemmingsplan “Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal” heeft op grond van afdeling 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 5 februari 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis te Best, is gepubliceerd op de gemeentelijke website en was digitaal raadpleegbaar op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Tevens zijn de stukken aan diverse overleginstanties gestuurd. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze over het bestemmingsplan indienen.

### **2. Wijze van behandeling**

Onder 3 en 4 is een overzicht van de ingekomen zienswijzen opgenomen. Iedere reclamant (indiener zienswijze) heeft een nummer gekregen om de reactie te kunnen onderscheiden.

In het overzicht is de beantwoording van gemeentewege op de ingebrachte zienswijze opgenomen. Per reclamant zijn opgenomen:

- naam en adres van reclamant (geanonimiseerd in kader van Wbp<sup>1</sup>);
- datum van indiening zienswijze (dagtekening) en datum van ontvangst;
- een samenvatting van de zienswijze;
- per zienswijze is de reactie van de gemeente opgenomen;
- in de conclusie is per zienswijze aangegeven of de reactie van gemeentewege leidt tot een wijziging of aanvulling van het bestemmingsplan.

Er zijn 16 zienswijzen ontvankelijk verklaard en één niet ontvankelijk. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen kan er sprake zijn van door te voeren wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan. Voor zover dit het geval is, wordt dit vermeld in de betreffende zienswijze en het onderdeel wijzigingen van de nota zienswijzen.

### **3. Overzicht indieners zienswijzen**

---

<sup>1</sup> Wet bescherming persoonsgegevens



Onderstaande tabel bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen van de reclamanten.

| Naam                              | Nr |
|-----------------------------------|----|
| Provincie Noord-Brabant           | 1  |
| Waterschap de Dommel              | 2  |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 36 | 3  |
| Bewoner Amsterdamsestraat 20      | 4  |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 32 | 5  |
| Bewoner Amsterdamsestraat 17      | 6  |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 4  | 7  |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 20 | 8  |
| Bewonersoverleg Batadorp          | 9  |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 21 | 10 |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 24 | 11 |
| Bewoner Schoenmakersstraat 16     | 12 |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 2  | 13 |
| Bewoner Wilhelminakanaalstraat 8  | 14 |
| Bewoner Looierstraat 9            | 15 |
| Bewoner Schoenmakersstraat 2      | 16 |
| Bewoner Amsterdamsestraat 19      | 17 |

#### 4. Ingekomen zienswijzen

Hieronder worden de ingekomen zienswijzen in samenvatting weergegeven (cursief), voorzien van een reactie van de gemeente en een conclusie ten aanzien van de noodzaak om het bestemmingsplan aan te passen op basis van de overwegingen ingebracht in de zienswijzen.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>1. Provincie Noord-Brabant</b></p> <p>Ingekomen 14 maart 2014 / dagtekening 13 maart 2014</p> <p><i>Inhoud zienswijze</i><br/> <i>Het ontwerpplan geeft inhoudelijk geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Ten aanzien van de uitvoering van de compensatietaakstelling EHS is aangegeven dat op basis van artikel 5.8 Verordening Ruimte 2014 binnen 6 weken na vaststelling van het bestemmingsplan de financiële compensatie in de provinciale compensatievoorziening dient te zijn gestort. De verantwoordelijkheid om te borgen dat de storting ook daadwerkelijk plaatsvindt ligt bij de gemeente. Verzocht wordt dit te regelen in de anterieure overeenkomst en de rekeninggegevens van de provincie worden doorgegeven.</i></p> <p>Reactie gemeente<br/> Het feit dat het ontwerpplan inhoudelijk akkoord is nemen wij voor kennisgeving aan.</p> <p>Er is een addendum opgesteld bij het Convenant dat gesloten is tussen de gemeente en</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



|                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rijkswaterstaat waarin het storten van de financiële compensatie wordt geborgd en waarin de door de provincie aangegeven gegevens worden verwerkt. |
| <b>Conclusie</b>                                                                                                                                   |
| De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.                                                                        |

|                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>2. Waterschap De Dommel</b>                                                                                                                                                                   |
| Ingekomen 5 maart 2014 / dagtekening 5 maart 2014 (per email)                                                                                                                                    |
| <i>Inhoud zienswijze.<br/>Ingestemd wordt met het ontwerpbestemmingsplan.<br/>Gewezen wordt op het feit dat voor de veranderingen aan het Beatrixkanaal nog een Watervergunning benodigd is.</i> |
| Reactie gemeente<br>De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.                                                                                                                               |
| <b>Conclusie</b>                                                                                                                                                                                 |
| De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.                                                                                                                      |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>3. bewoner Wilhelminakanaalstraat 36</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Ingekomen 17 maart 2014/ dagtekening 16 maart 2014                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <i>Inhoud zienswijze.</i> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.</i></li> <li><i>2. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.</i></li> <li><i>3. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.</i></li> <li><i>4. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.</i></li> <li><i>5. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.</i></li> <li><i>6. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen</i></li> </ol> |



langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.

7. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
8. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.
9. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.
10. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.
11. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
12. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.



2. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

3. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
4. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
5. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

6. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.



7. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
8. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
9. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.
- Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.
10. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
11. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
12. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.

#### Conclusie



#### **4. bewoner Amsterdamsestraat 20**

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

- 1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
- 2. Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
- 4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
- 5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
- 6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.*
- 7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
- 8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
- 9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.*
- 10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden*



daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.

11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.
12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.
14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het



bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.

3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen



(damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.
8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.
11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.



12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.
14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.  
 II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.  
 III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **5. bewoner Wilhelminakanaalstraat 32**

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

1. *In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
2. *Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen*



*in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*

- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
- 4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
- 5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
- 6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.*
- 7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetboutsen of ophangen van trillingsmeters.*
- 8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetboutsen of ophangen van trillingsmeters.*
- 9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.*
- 10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.*
- 11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.*
- 12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.*
- 13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.*



14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.

#### Reactie gemeente

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.
3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van



6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.
8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook



voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.

9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.
14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde



bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.

II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.

III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### Conclusie

De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 6. bewoner Amsterdamsestraat 17

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

- 1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
- 2. Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
- 4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
- 5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
- 6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan*



kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.

7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.
10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.
11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.
12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.
14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.

Reactie gemeente:

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij



deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.
3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton. In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.
4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden



hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.
8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te



stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.
14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.  
II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.  
III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### **Conclusie**

Dit onderdeel geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **7. bewoner Wilhelminakanaalstraat 4**



*Inhoud zienswijze.*

1. *In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
2. *Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
3. *Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
4. *Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
5. *Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
6. *In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.*
7. *De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
8. *Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
9. *Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.*
10. *Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.*
11. *In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van*



scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.

12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.
14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de



ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.

3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In



de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.

8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een



bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.

14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.
- II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.
- III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### **Conclusie**

Dit onderdeel geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **8. Bewoner Wilhelminakanaalstraat 20**

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

- 1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
- 2. Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij*



- bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.
4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.
  5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.
  6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.
  7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
  8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
  9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.
  10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.
  11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.
  12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
  13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.
  14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in



*concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.*

Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.
3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.  
In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar



geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.
8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede



alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.
14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.  
II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.  
III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en



de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### Conclusie

8. De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### 9. Stichting Bewonersoverleg Batadorp

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

- 1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
- 2. Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
- 4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
- 5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
- 6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.*
- 7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
- 8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen*



*kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*

- 9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.*
- 10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.*
- 11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.*
- 12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.*
- 13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.*
- 14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.*

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat



geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.
3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de



hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.
8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.  
  
Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.
11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en



SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.
14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.  
II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.  
III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### **Conclusie**

9. De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **10. bewoner Wilhelminakanaalstraat 21**

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart

*Inhoud zienswijze.*

1. *In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen.*



*Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*

- 2. Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
- 4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
- 5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
- 6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.*
- 7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
- 8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
- 9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.*
- 10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.*
- 11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen*



*wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.*

- 12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.*
- 13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.*
- 14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.*

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming



onderbouwd.

3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedsgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedsgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedsgebied dan kunt u



hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.

8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.



14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.
- II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.
- III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### Conclusie

10. De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 11. bewoner Wilhelminakanaalstraat 24

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 17 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

- 1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
- 2. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
- 3. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
- 4. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
- 5. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt*



om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.

6. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
7. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
8. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.
9. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.
10. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.
11. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
12. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat



geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

2. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
3. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
4. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

5. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt



er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied)ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedsgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.

6. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
7. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
8. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

9. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
10. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
11. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijke relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk



uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.

### Conclusie

11. De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 12. bewoner Schoenmakersstraat 16

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

- 1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
- 2. Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
- 4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
- 5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
- 6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.*
- 7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
- 8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
- 9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden*



welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.

10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.
11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.
12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.
14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke



schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.
3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is.



Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.
8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van



dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijke relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.
14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.  
II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.  
III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### **Conclusie**

12. De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **13. bewoner Wilhelminakanaalstraat 28**



*Inhoud zienswijze.*

1. *In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
2. *Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
3. *Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.*
4. *Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.*
5. *Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.*
6. *In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.*
7. *De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
8. *Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.*
9. *Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.*
10. *Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.*
11. *In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van*



scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellant aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.

12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.
14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.

#### Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de



ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.

3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton.

In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In



de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedsgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedsgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedsgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.

8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.
10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een



bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.

14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.
- II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.
- III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.

#### Conclusie

13. De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 14. bewoner Wilhelminakanaalstraat 8

Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014

*Inhoud zienswijze.*

- 1. In het bestemmingsplan wordt aan mogelijke schade en gevolgen voor bewoners en aan gebouwen langs de kanaalzone nauwelijks of geen aandacht besteed. Ook wordt niet aangegeven wat de effecten zijn van het verwijderen van de damwanden, het afgraven van grond, het intrillen van nieuwe damwanden en het uitdiepen van de waterwegen. Verzocht wordt een garantiebepaling op te nemen dat de werkzaamheden en het toekomstige scheepvaartverkeer geen nadelige gevolgen zal hebben. Als dit niet gegarandeerd kan worden, wordt verzocht om Rijkswaterstaat en de gecontracteerde aannemer aansprakelijk te stellen voor eventuele schade. Tot slot wordt gevraagd er mede voor zorg te dragen dat er voor schepen normen worden gesteld voor geluidsbelasting en luchtverontreiniging.*
- 2. Gewezen wordt op het feit dat door de bochtverbreding ook meer scheepvaart zal komen in het Wilhelminakanaal ter hoogte van Batadorp dat is opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Batadorp. Verzocht wordt om de tekst zodanig aan te passen dat alle consequenties waaronder milieuconsequenties ook voor dit deel van het Wilhelminakanaal gegarandeerd wordt.*
- 3. Niet duidelijk is wat de maximale grootte van de schepen is die straks over het kanaal kunnen varen. Hiermee is dan ook niet toetsbaar over sprake kan zijn voor overlast bij*



- bewoners. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de maximale afmetingen vermeld worden van de schepen die de komende 20 jaar kunnen/mogen varen.
4. Door het ontbreken van exacte informatie over de verruiming van de vaarwegcapaciteit kunnen de gevolgen voor bewoners niet worden getoetst. Verzocht wordt om de capaciteitstoename voor de komende 20 jaar op te nemen in het bestemmingsplan.
  5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat duidelijk wordt of er verdieping van de vaargeulen plaatsvindt, voor welke vaargeulen dit geldt en hoe diep ze worden.
  6. In het bestemmingsplan komen werkzaamheden als het verwijderen van oude damwanden en het plaatsen van nieuwe damwanden niet aan de orde. Verzocht wordt om de werkzaamheden welke plaatsvinden op te nemen in het bestemmingsplan waarbij vermeld dient te worden welke werkzaamheden er plaatsvinden en waar. Op basis hiervan kan mogelijke overlast voor de bewoners worden getoetst.
  7. De werkzaamheden die worden verricht brengen het risico van schade aan de gebouwen langs de kanaalzone met zich. Door de harde heide ondergrond is de risicozone tot de werkzaamheden zeker 100 meter (bron: empirische formule van Barkan). Schade is slechts aantoonbaar door grondige inventarisatie voor de start van de werkzaamheden. Verzocht wordt daarom om een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
  8. Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een 'nulpuntsmeting' uit te voeren door het nemen van foto's en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.
  9. Verzocht wordt in de toelichting op te nemen hoeveel schepen per etmaal/week met gevaarlijke stoffen er gaan varen in de komende 20 jaar. Vermeld dient ook te worden welke gevaarlijke stoffen en tot welke klasse/categorie de gevaarlijke stoffen behoren. Tevens dient vermeld te worden dat de gemeente beschikt over een rampenplan.
  10. Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een lage frequentie en worden daarom door de geluidsmeetpaal bij Batadorp niet waargenomen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan aan te geven wat de geluidsbelasting van de schepen die geschikt zijn voor CEMT-klasse IV is.
  11. In het bestemmingsplan is opgenomen dat sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het feit dat meer gebruik gemaakt kan worden van scheepvaart. Met verwijzing naar bureau Panteia wordt door appellante aangegeven dat deze bewering niet juist is. Voor scheepvaartverkeer zijn op dit moment nog geen normen voor luchtvervuiling. Gevreesd wordt voor het ontstaan van een verhoging van schadelijke uitstoot van luchtvervuilende emissies, zoals beschreven door Panteia in 'Binnenvaart heeft een flinke impuls nodig voor het vergroenen van transport'. Alle schepen op de vaarroutes Veghel-Eindhoven, Helmond- Eindhoven en 's-Hertogenbosch – Eindhoven komen immers langs Batadorp. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan op te nemen wat de mate van luchtvervuiling veroorzaakt door de huidige scheepsmotoren per scheepsklasse is, zoals deze de komende 20 jaar kunnen varen.
  12. Op pagina 24 van de toelichting wordt gesproken over het nemen van veiligheidsmaatregelen. Niet duidelijk is wat deze maatregelen zijn en waarvoor de maatregelen dienen. Dit dient aangevuld te worden in de toelichting.
  13. Verzocht wordt informatie te vertrekken over het plan van uitvoering, de fasering, de data en de tijdsbestekken.
  14. Omdat aan de toelichting bij het bestemmingsplan geen juridische status toekomt kan deze nog naar hartenlust gewijzigd en uitgebreid worden. Hierop kan geen invloed meer uitgeoefend worden in de vorm van een zienswijze of bezwaar. Het ontwerpbestemmingsplan is een opeenstapeling van vaagheden, aannames, gebrekkige of ontbrekende informatie. Hierdoor is het niet mogelijk een goed beeld te vormen dan wel een correct onderbouwde zienswijze op te stellen. Daarnaast zijn bijlage 1 en 3 nog in



*concept. Verzocht wordt om in de regels te verwijzen naar de toelichting met bijlagen en hiermee een en ander juridisch te borgen. Opnieuw wordt verzocht een nulpuntsmeting te doen en verzocht wordt het bestemmingsplan pas vast te stellen wanneer voldaan wordt aan de tekortkomingen en de zienswijze naar tevredenheid is ingewilligd.*

Reactie gemeente.

1. Uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Om die reden wordt ook geen garantiebepaling opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van eventuele schade voor omwonenden die hieruit voortvloeit. Afspraken hieromtrent dienen te worden gemaakt tussen u en Rijkswaterstaat. Op 10 maart 2014 heeft er een overleg plaatsgevonden met de secretaris van het bewonersoverleg Batadorp en een aantal bewoners. Een brief met het antwoord op de daar gestelde vragen is op 20 maart 2014 aan de secretaris van het bewonersoverleg gezonden. Deze brief is als **bijlage 1** bij deze nota gevoegd, zodat u hiervan kennis kunt nemen. In de beantwoording van uw zienswijze wordt namelijk ter volledigheid op enkele plekken verwezen naar deze brief. In deze brief heeft Rijkswaterstaat een toelichting opgenomen over de werkzaamheden, de communicatie rondom de werkzaamheden en de wijze waarop zij omgaan met mogelijke schade en een nulmeting.

Ten aanzien van het toekomstige scheepvaartverkeer merken wij op dat er inderdaad geen wettelijke normen zijn voor trillingen. Dit betekent dat het uitvoeren van een onderzoek dienaangaande niet zinvol is. Immers, de onderzoeksresultaten kunnen in dat geval niet getoetst worden aan geldende normen. Rijkswaterstaat geeft wel aan dat de kans dat er schepen gaan varen groter dan CEMT-klasse II koppelverband nihil is. In dat geval dient het kanaal verbreed te worden hetgeen grote ruimtelijke beperkingen en zeer hoge kosten met zich brengt.

2. In paragraaf 1.3.3 wordt ingegaan op de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van de bochtverbreding. Alleen ter plaatse van de bocht is de wijziging van het bestemmingsplan immers noodzakelijk. De conclusie dat ook een deel van het Wilhelminakanaal in het nieuwe bestemmingsplan voor de wijk Batadorp ligt is juist. Echter, ter plaatse van dit bestemmingsplan is geen enkele aanpassing van de bestemming noodzakelijk om de werkzaamheden voor de bochtverbreding uit te voeren. Om die reden is dat bestemmingsplan ter plaatse van het kanaal conserverend. In het bestemmingsplan waar de ontwikkeling plaatsvindt, dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling (dus de bochtverbreding) haalbaar is vanuit onder meer milieutechnische aspecten. Hierbij wordt het relevante invloedgebied in ogenschouw genomen en wordt de haalbaarheid aangetoond. Het is niet nodig om dit in het bestemmingsplan, dat momenteel voor Batadorp zelf wordt opgesteld, ook weer aan te tonen. In de planregels zullen geen conclusies over milieu worden opgenomen. Deze staan in de toelichting en dit is ook de juiste plek. Middels de toelichting wordt de haalbaarheid van de planvorming onderbouwd.
3. De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen. Zoals in de brief van Rijkswaterstaat van 20 maart 2014 is verwoord, is de bochtverbreding bedoeld om het varen met CEMT-II-koppelverband mogelijk te maken. Een dergelijk schip heeft een maximale lengte van 110 meter, een maximale breedte van 6,60 meter, een diepte van maximaal 2,10 meter en een laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor maximaal CEMT-II schepen. Dit zijn schepen met een lengte van 63 meter en een laadvermogen van 550 ton. In uw zienswijze vraagt u een aantal keer om zaken gedurende een termijn van 20 jaar vast te leggen. In dit kader willen wij u aangeven dat een bestemmingsplan elke 10 jaar



geactualiseerd wordt.

4. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op intensiteit. Voor de maatregelen die getroffen worden zijn geen actuele cijfers bekend. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat, doordat schepen meer lading mee kunnen nemen er in totaliteit minder schepen varen bij een gelijkblijvend vervoerd tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.
5. De bocht ter plaatse van het kruispunt Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal wordt verbreed, maar het kanaal wordt niet verdiept.
6. De bijlage waarnaar wordt verwezen betreft de quickscan flora en fauna. Hierin wordt inderdaad een korte opsomming gedaan van de uit te voeren werkzaamheden. Reden hiervoor is, dat dit relevant is voor het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna. Hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden technisch uitvoert en hoe zij hierover communiceert met u, wordt niet opgenomen in het bestemmingsplan nu dit niet ruimtelijk relevant is. Wij zijn als gemeente wel van mening dat het van belang is dat Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze met u communiceert. Om die reden hebben wij navraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de wijze waarop zij met u willen communiceren. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen zij een informatiemoment voor omwonenden organiseren en op belangrijke momenten wordt u als bewoner door Rijkswaterstaat met een brief op de hoogte gehouden.

Het bestemmingsplan is toelatingsplanologie en maakt de bochtverbreding mogelijk. Zoals gezegd zijn de technische uitvoeringsaspecten niet ruimtelijk relevant en om die reden maken ze geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Te zijner tijd zullen, voor zover noodzakelijk, vergunningen aangevraagd worden voor de activiteit bouwen (damwanden, verleggen brandstofleiding) en voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In deze vergunningaanvragen kan u exact zien hoe Rijkswaterstaat de werkzaamheden wil uitvoeren.

7. Het verzoek tot het uitvoeren van een nulmeting is niet relevant voor het bestemmingsplan, maar is een dringend verzoek aan Rijkswaterstaat. Ter informatie: In de brief van 20 maart 2014 (zie bijlage) heeft Rijkswaterstaat aangegeven hoe zij te werk zullen gaan. Een en ander is verwoord onder punt 5 in deze brief. Kort gezegd wordt door een aannemer het invloedgebied bepaald. Woont u binnen dit invloedgebied dan wordt er bij u een nulmeting uitgevoerd. Alle omwonenden (binnen en buiten het invloedsgebied) ontvangen hierover een brief. Valt u buiten het invloedgebied dan kunt u hierover te zijner tijd in contact treden met Rijkswaterstaat.
8. Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar **bijlage 2** bij deze nota.
9. Verwezen wordt naar de paragraaf in de toelichting waarin een samenvatting is opgenomen van het Brabants MIT 2011-2015. Dit is het uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Brabant. Dit beleid ziet dus op de provincie in zijn geheel en niet slechts op het plangebied van dit bestemmingsplan. Voorts wordt verwezen naar de paragraaf over externe veiligheid. In deze paragraaf is in de tweede



alinea te lezen dat beide vaarwegen niet zijn aangewezen als binnenvaartroutes voor transport voor gevaarlijke stoffen. Uit tellingen blijkt immers dat de vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Zoals daarnaast in deze paragraaf is opgenomen, ligt toename van het transport in gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

10. Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Om die reden is in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan ook geen onderzoek uitgevoerd. Wel is indicatief naar dit aspect gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nu het aspect geluid op basis van de ingediende zienswijzen voor u als omwonenden een zeer belangrijk punt is, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota op te stellen waar het aspect geluid uitgebreid wordt toegelicht. Voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze verwijzen wij u naar **bijlage 2** bij deze nota.

11. Gelet op de ingediende zienswijze hebben wij nog eens kritisch naar het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan gekeken. De uitstoot afkomstig van scheepvaartverkeer (binnenvaart) bevat concentraties PM10, NOx (waaronder NO2) en SO2. Hiervan zijn PM10 en NO2 relevant. De normen die voor binnenvaartverkeer gelden zijn dezelfde als voor wegverkeer en inrichtingen. Op basis hiervan is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De conclusie uit het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de beoogde ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Dit onderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1.2. en het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
12. De veiligheidsmaatregelen waarover in het bestemmingsplan wordt gesproken betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen e.d.
13. Gevraagd wordt naar de fasering in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Dit is informatie die niet ruimtelijk relevant is en daarom ook niet wordt opgenomen in een bestemmingsplan. Voor vragen hiervoor verwijzen wij u naar Rijkswaterstaat. Wel kunnen wij u nu reeds aangeven dat de planning momenteel nog niet bekend is. Wat bekend is wordt met u gecommuniceerd tijdens het nog te plannen informatiemoment en via brieven wanneer dit op belangrijke momenten aan de orde is. Wel is bekend dat het werk uiterlijk medio 2015 gereed dient te zijn.
14. I. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals te lezen in de beantwoording van de zienswijzen gaan we nog enkele aanvullingen in het bestemmingsplan opnemen. Met deze aanvullingen verandert de aard en het karakter van het plan niet en daarmee achten wij dit niet onzorgvuldig. Het bestemmingsplan wordt vervolgens vastgesteld door de raad. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt er natuurlijk niets meer gewijzigd in het bestemmingsplan. Wanneer u niet kunt instemmen met het vastgestelde bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegen dit bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Raad van State. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen kunnen niet gekoppeld worden aan de regels anders dan dat deze toelichting tezamen met de regels en de verbeelding het bestemmingsplan vormen.  
II. Voor de nulmeting verwijzen wij u naar de beantwoording onder punt 7 en 8.  
III. De raad stelt het bestemmingsplan vast op het moment dat hij overtuigd is van het feit dat het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in de wet en



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>de juiste procedure is doorlopen. Mogelijk betekent dit dat niet alles wat u in uw zienswijze heeft aangegeven naar uw tevredenheid is beantwoord of aangepast.</p> <p>Bij vaststelling van het bestemmingsplan is wel een afweging gemaakt tussen uw individueel belang en het belang van Rijkswaterstaat. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in de paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid aangevuld met de motivatie hoe deze belangen zich tot elkaar verhouden.</p> |
| <b>Conclusie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 14. De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>15. bewoner Looierstraat 9</b></p> <p>Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p><i>Inhoud zienswijze.</i><br/> <i>Momenteel hebben bewoners al last van trillingen. Doordat er straks zwaardere schepen kunnen varen is de kans aanwezig dat de trillingen vergroten. Verzocht wordt om, voordat er zwaardere boten gaan varen een ‘nulpuntsmeting’ uit te voeren door het nemen van foto’s en het plaatsen van zogenaamde meetbouten of ophangen van trillingsmeters.</i></p>                                                                                                                                                                           |
| <p>Reactie gemeente.<br/> Het aspect scheepvaartgeluid kent geen wettelijke onderzoek plicht. Om die reden is hiernaar in het ontwerpbestemmingsplan slechts indicatief gekeken vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van alle zienswijzen die hierover zijn ingediend, hebben wij ervoor gekozen om een bijlage bij deze nota zienswijzen op te stellen waarin uitgebreid ingegaan wordt op het aspect geluid. Wij verwijzen u dan ook voor de beantwoording van dit onderdeel van uw zienswijze naar <b>bijlage 2</b> bij deze nota.</p> |
| <b>Conclusie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 15. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>16. bewoner Schoenmakersstraat 2</b></p> <p>Ingekomen 17 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p><i>Inhoud zienswijze.</i><br/> <i>In het bestemmingsplan zijn geen beperkingen opgenomen in het aantal vaarbewegingen per tijdseenheid, t.a.v. avond en nacht bewegingen. Ook is er geen wettelijke regelgeving ten aanzien van milieu en er is geen beperking of verbod opgenomen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook is er geen onderzoek verricht naar de trilling die scheepsschroeven veroorzaken en worden er geen maatregelen genomen tegen het veroorzaken van trillingen. Hiermee wordt voorbijgegaan aan de cumulaties van milieueffecten van vliegverkeer, wegverkeer, railverkeer en scheepvaartverkeer. Dit is van belang voor de leefbaarheid van de bewoners van Batadorp in de toekomst. Verzocht wordt daarom om duidelijke afspraken te maken over deze zaken waarbij de huidige situatie als uitgangspunt wordt genomen.</i></p> |
| <p>Reactie gemeente.<br/> De Wet geluidhinder kent geen verplichting tot het verrichten van onderzoek naar scheepvaartgeluid. Scheepvaartverkeer is daarmee geen geluidbron waarmee (ook niet in het kader van cumulatie) rekening dient te worden gehouden. Daarnaast is van belang dat cumulatie - in het kader van de geluidwetgeving - pas inzichtelijk hoeft te worden gemaakt als er sprake is van overschrijding van een grenswaarden, dan wel van een vastgestelde norm. Daarvan is in dit geval ook geen sprake.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt het scheepvaartgeluid echter meegenomen in de algehele belangenafweging van de gevolgen van deze maatregel (zie ook <b>bijlage 2</b> bij deze nota).</p> <p>Ter hoogte van de locatie van de bochtverbreding is sprake van vier geluidbronnen, te weten: luchtvaartverkeer, wegverkeer, railverkeer en scheepvaartverkeer. Van deze vier geluidbronnen is het scheepvaartverkeer niet de meest overheersende bron, waardoor de bijdrage van scheepvaartgeluid binnen de gecumuleerde geluidbelasting beperkt is.</p> <p>Nu het in dit geval gaat om de effecten van een zeer geringe toename van het scheepvaartverkeer - en daarmee van het scheepvaartgeluid - is de bijdrage hiervan op de gecumuleerde geluidbelasting nog beperkter. Het effect van de maatregel op de gecumuleerde geluidbelasting is daarmee zo gering dat daarmee in dit kader geen sprake is van een onevenredige schending van belangen.</p> |
| <b>Conclusie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 16. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>17. bewoner Amsterdamsestraat 19</b></p> <p>Ingekomen 19 maart 2014 / dagtekening 16 maart 2014</p>                                                                                                                                                  |
| <i>De zienswijze is buiten de termijn ingediend op 19 maart 2014. De zienswijze is ook niet voorzien van gronden.</i>                                                                                                                                      |
| <p>Reactie gemeente.</p> <p>Er is contact opgenomen met de indiener. Gevraagd is om aan te geven of er een gegronde reden is dat de zienswijze buiten de termijn is ingediend. Indiener heeft aangegeven dat er geen sprake is van een gegronde reden.</p> |
| <b>Conclusie</b>                                                                                                                                                                                                                                           |
| 17. De zienswijze is niet ontvankelijk.                                                                                                                                                                                                                    |

## 5. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan

Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen die ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan "Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal" worden doorgevoerd op basis van de ingebrachte zienswijzen en ambtshalve verbeteringen. De wijzigingen zijn geordend naar wijzigingen op de toelichting, de planregels en de verbeelding naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen alsmede de ambtshalve verbeteringen.

### Plantoelichting

#### N.a.v. zienswijzen

- De toelichting wordt aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen.
- Er wordt een onderzoek luchtkwaliteit toegevoegd aan het bestemmingsplan en dit onderzoek wordt in de toelichting verwerkt;



- Er wordt een onderzoek geluid toegevoegd aan het bestemmingsplan en dit onderzoek wordt in de toelichting verwerkt;
- De paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt aangevuld met de afweging die is gemaakt tussen de individuele belangen van omwonenden en het algemene belang van de bochtverbreding.

#### Ambtshalve aanpassingen

- Het concept archeologisch onderzoek wordt vervangen door de definitieve versie en het selectiebesluit archeologie wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
- Paragraaf 1.3.4 en hoofdstuk 3 worden aangepast op het feit dat het tracé van de brandstofleiding een kleine aanpassing krijgt in dit bestemmingsplan. In de toelichting wordt aandacht besteed aan het feit dat de verplaatsing van het tracé ten opzichte van de bestemming 'Bedrijf-Groothandel' een betere situatie oplevert voor het aspect van externe veiligheid. Daarnaast zal in de toelichting ook aandacht besteed worden aan de toegevoegde bestemmingen. Aangegeven zal worden dat deze bestemmingen voor zover relevant, één op één worden overgenomen uit het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Best'.

#### **De planregels**

##### N.a.v. zienswijzen

Geen aanpassingen.

#### Ambtshalve aanpassingen

Het nieuwe tracé voor de brandstoftransportleiding zorgt voor een aanpassing van de verbeelding. Hierdoor dient ook de enkelbestemming 'Bedrijf-Groothandel' en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 6' te worden toegevoegd aan zowel de planregels als verbeelding.'

#### **De verbeelding**

##### N.a.v. zienswijzen

Geen aanpassingen.

#### Ambtshalve aanpassingen

Het tracé van de opnieuw aan te leggen brandstofleiding is juist op de verbeelding weergegeven. Dit tracé wijkt af van het tracé uit het ontwerp plan. Als gevolg van deze wijziging is het nieuwe tracé, tot en met de aansluiting op het bestaande tracé, opgenomen op de verbeelding middels de dubbelbestemming 'Leiding-Brandstof' en de aanduiding 'hartlijn leiding – brandstof'. Gelet op het feit dat de aanpassing ook deels plaatsvindt binnen de bestemming 'Bedrijf-Groothandel' en de dubbelbestemming Waarde-archeologie 6' worden ook deze bestemmingen op de verbeelding opgenomen. Hiermee wordt ook het plangebied aangepast.



# **BIJLAGE 1:**

**Tekst uit brief Rijkswaterstaat d.d. 20 maart 2014**



## Tekst uit brief Rijkswaterstaat d.d. 20 maart 2014

Datum 20 maart 2014  
Onderwerp Beantwoording vragen ontwerpbestemmingsplan  
Bochtverbreding Best

Op 10 maart 2014 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat, gemeente Best en een vijftal bewoners uit Batadorp over het ontwerp bestemmingplan. Bij dit gesprek waren aanwezig:

- Vanuit de gemeente: Jenny Crommentuijn;
- Vanuit RWS: Lex Lucas (trillingen), Marcel Pannekoek (geluid), Paul van de Wijnkel (techniek) en Daniëlle de Bruijn (omgeving).
- Vanuit bewoners Batadorp: de heer v.d. Logt, de heer Rommelse, de heer Schulte, mevrouw Kastelijn en mevrouw Aarts.

De bewoners hebben een vragenlijst opgesteld, welke met RWS en gemeente wordt doorgenomen. In het overleg is afgesproken de antwoorden op deze vragen schriftelijk (per email) te doen toekomen aan de bewoners.

### Vragen Gesprek Gemeente, RWS en BO op 10 maart 2014 / 19:00 uur

1. Wat is de juridische status van de stukken?

Volgens de wet hebben de Planregels en Verbeelding een juridische status maar de Toelichting met de Bijlagen niet. Klopt dit, hoe zit dit? Bij eerdere juridische uiteenzettingen bij het gerechtshof (voorbeeld Bestemmingsplan Speelheide) bleek ook pas achteraf dat een Toelichting geen enkele juridische waarde heeft.

Dit moet voor de bochtverbreding voorkomen worden. Immers alle beschrijvingen van zwaardere en langere boten, transport van gevaarlijke stoffen e.d., die tot overlast kunnen zorgen, zouden dan alleen in de Toelichting staan!

Antwoord: De conclusie, dat slechts de verbeelding en de regels juridisch bindend zijn en de toelichting niet, is juist. Dit is in de wet zo bepaald en daar kunnen wij dus ook niets aan veranderen als gemeente. In de regels kunnen alleen zaken worden opgenomen welke ruimtelijk relevant zijn. We kunnen dus alleen maar zaken uit de toelichting ook doorvertalen in de regels wanneer deze ruimtelijk relevant zijn. Wel dient in de toelichting het juridische deel van het bestemmingsplan voldoende toegelicht te zijn en dient de haalbaarheid van de opgenomen ontwikkeling te worden aangetoond. Wanneer dit onvoldoende gebeurt kan dit uiteindelijk bij de Raad van State leiden tot vernietiging van het bestemmingsplan. Verwezen wordt daarnaast naar een situatie die zich heeft voorgedaan bij het beeldkwaliteitplan behorende bij bestemmingsplan Bedrijventerreinen Best. De toelichting van een bestemmingsplan is onderdeel van het bestemmingsplan en dient als onderbouwing van het juridische deel hiervan. Dit is dus niet te vergelijken met deze situatie waar het beeldkwaliteitplan vastgesteld is als inspiratiekader.

2. In OBP RWS wordt gesproken over bootklassen en vaarwegklassen, wat is het verschil?

Antwoord: In het OBP komt de term bootklassen niet voor. Een kanaal wordt ontworpen voor een bepaalde CEMT-vaarwegklassen. CEMT-klasse staat voor de vaarwegklasse zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT), gebaseerd op de afmetingen van standaardschepen en duwstellen.

3. In OBP RWS wordt alleen een bootklasse aangegeven van CEMT-klasse IV.

In Richtlijnen Vaarwegen RWS 2011 Tabel 8 staat een bootklasse CEMT-klasse IVa en IVb voor Motorvrachtschepen M6 en M7, Duwstellen B1 en Koppelverbanden C2I.

Groot verschil in Lengte tussen 85 m en 185 m, Breedte tussen 8,31 m en 9,60 m. Diepgang tussen 2,9 m 3,0 m en Laadvermogen tussen 1251 Ton en 3350 Ton.

Waar staat in OBP RWS de maximale Lengte, Breedte, Diepgang en Laadvermogen?

De aangekondigde Lengte van 110 m en Laadvermogen van 900 Ton wordt in OBP RWS niet vermeld.



OBP RWS 4.1.2 Conclusie Blz. 27 "Hierbij behoort het toelaten van schepen met een hogere CEMT-klasse ook tot de mogelijkheden".

**Immers de maximale boot is een maat voor de maximale overlast van Geluid/Trillingen.**

Wij gaan er van uit dat de veel zwaardere boten die kunnen/gaan varen dan nu, een risico is voor een toename van de overlast Geluid/Trillingen langs de hele kanaalzone, voor het Batadorp tussen de Batabrug en de Breevenbrug en verder richting Eindhoven.

Antwoord: De bocht is bedoeld om CEMT-II-koppilverband mogelijk te maken. Deze klasse is echter niet opgenomen in de RVW2011. Het bedoelde koppilverband schip heeft een maximale lengte van 110 meter, breedte 6,60 meter, maximaal toegestane diepgang 2,10 meter en laadvermogen van 900 ton. Momenteel is de bocht bevaarbaar voor CEMT-II-schepen.

Gezien de lengte van een CEMT-II-koppilverband, welke bepalend is voor het ontwerp van de bocht, is aangegeven dat ook een CEMT-IV-schip door de bocht moet kunnen.

De maximale lengte van beide typen schepen is namelijk vergelijkbaar.

4. Bij de werkzaamheden worden naast grond afgraven en uitdiepen nieuwe zwaardere en diepere damwanden geplaatst met een zijwaartse verankering onder een hoek van 45°.

Wij gaan er van uit dat dit een risico is en schade kan veroorzaken aan gebouwen langs de hele kanaalzone. Voor het Batadorp langs de Wilhelminakanaalstraat en aangrenzende hoekpanden en een deel van de Looierstraat.

Antwoord: De aannemer dient een ontwerp te maken op basis van het contract. De aannemer is vrij in de te kiezen oplossing. Ervaring van andere projecten leert dat aannemers in een ontwerp kiezen om minder langere planken toe te passen en deze dan te verankeren door middel van een stang met lengte van maximaal 20 meter (inclusief groutprop) onder een hoek van ca. 40-45 graden. Aan het einde van de stang wordt een groutprop aangebracht, die voor de ankering zorgt. Door de steile hoek waaronder de verankering wordt aangebracht, is de horizontale afstand maximaal 15 meter.

De afstand vanaf het kanaal tot aan de bebouwing is dusdanig dat er geen risico is dat het aanbrengen van de verankering voor schade aan de bebouwing kan zorgen.

5. Wat zijn de mogelijkheden voor bewoners ten aanzien van punt 4 voor het laten uitvoeren van een "Nulmeting" voor het begin van de werkzaamheden en een tweede "Meting" na het einde van de werkzaamheden?

Bij schade achteraf zonder "Nulmeting" heeft bewoner geen enkel recht van spreken.

Idem voor punt 3. Voor het begin van het varen van grotere en zwaardere boten en na een aantal latere perioden. Bijvoorbeeld elke drie à vijf jaar?

Antwoord: De aannemer heeft de verplichting om een onafhankelijk bureau in te schakelen dat de invloedssfeer van het werk bepaald. Als de invloedssfeer bepaald is, zal Rijkswaterstaat, voorafgaand aan het werk informatiebrieven sturen aan de omwonenden. In deze brief wordt direct aangegeven of uw woning binnen de invloedssfeer valt en wat dit betekent (dat een bureau onderzoek komt doen, nul-opnames van de woning en/of plaatsen van meetbuiten). Een tweede meting achteraf wordt alleen uitgevoerd als een bewoner aangeeft schade te hebben na de werkzaamheden. Ook bewoners die buiten de invloedssfeer vallen worden geïnformeerd per brief. Aangezien nog niet bekend is wat de invloedssfeer van het werk is, kan op dit moment niet worden aangegeven hoeveel woningen binnen danwel buiten de invloedssfeer vallen. Indien u ten tijde van het werk een brief krijgt waarin staat dat u niet binnen de invloedssfeer valt en u bent het hier niet mee eens, dan kunt u contact met ons opnemen via de in de brief opgenomen contactgegevens.

6. In OBP RWS wordt op meerdere plaatsen gesproken over capaciteitstoename (hoeveelheid boten per week/etmaal) na de bochtverbreding en de opwaardering van de kanalen naar CEMT-klasse IV. Er wordt gesproken over een meer dan drievoudige capaciteitstoename, zoals tussen Veghel - Eindhoven, Helmond - Eindhoven en den Bosch - Eindhoven.

**Wat is/wordt de maximale capaciteit voor de komende 20 jaar?**



Antwoord: Wellicht dat hier intensiteit wordt bedoeld. Specifiek voor deze maatregelen zijn geen actuele cijfers bekend. Wel kan in z'n algemeenheid gezegd worden dat doordat schepen meer mee kunnen nemen er in z'n totaliteit minder schepen varen bij gelijkblijvende vervoerde tonnage. De ontwikkeling hiervan in de bocht bij Best is afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijven in Eindhoven.

7. Is er kans dat in de toekomst nog zwaardere boten van CEMT-klasse V of hoger gaan varen?

Antwoord: In de kanalen zullen geen schepen CEMT-Klasse V of hoger gaan varen. De kans dat er schepen groter dan CEMT-Klasse II koppelverband gaan varen is nihil, omdat hiervoor het kanaal verbreed moet worden. Hierin zitten grote ruimtelijke beperkingen en er zijn zeer hoge kosten mee verbonden.

8. In OBP RWS 4.2.3 Blz. 34 wordt gesproken over Multimodaal goederenvervoer waaronder ook gevaarlijke stoffen en 5.1.4 Blz. 53, 54 wordt gesproken dat er 100 a 150 binnenvaartschepen met brandbare vloeistoffen per jaar passeren. Dat zijn er nu 3 per week.

**Om welke gevaarlijke stoffen (brandbare vloeistoffen) gaat het hier? In welke klasse gevaarlijke stoffen vallen deze transporten?**

**Hoeveel boten met welke gevaarlijke stoffen passeren hier per etmaal/week in de toekomst?**

Antwoord: Beide stukken tekst, zoals hierboven genoemd zijn, verwijzingen naar andere documenten welke in de bestemmingsplan beschreven moeten worden. Op blz 34 staat een samenvatting van het stuk: "Brabants MIT 2011-2015". Zoals in de tekst op blz 54 staat aangegeven: Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. Vandaar dat deze paragraaf is opgenomen.

Zoals ook in deze alinea staat aangegeven zijn beide vaarwegen in het Basisnet Water niet aangewezen als binnenvaartroutes voor transport van gevaarlijke stoffen en ligt een toename van transport van gevaarlijke stoffen niet in de lijn der verwachting. Er verandert dus niets aan de huidige situatie.

9. In hoeverre wordt de veiligheid voor de Bataweg geborgd? Immers, alhoewel dit niet toegestaan is rijdt er toch vrachtverkeer overheen? Is dit een risico?

Antwoord: Ook wegen binnen de invloedssfeer voor wat betreft "monitoring trillingen" worden onderworpen aan een nul-inspectie. Dit is ook vastgelegd in het convenant tussen gemeente Best en Rijkswaterstaat. De opmerking over vrachtverkeer zullen wij meegeven aan de aannemer. Die bekijkt of aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn.

10. Wat zijn de faseringen en tijdbestekken van het plan van uitvoering ?

OBP RWS Hoofdstuk 3, Blz. 23. Wanneer zijn de gegevens van de vaargeul diepte, hoogte en diepte damwanden bekend?

Wanneer worden de twee kanalen uitgediept?

Antwoord: Conform de huidige planning zullen de werkzaamheden aan de bochtverbreding in Best starten in december 2014.

De diepte van het kanaal wordt 2,66 meter onder het streefpeil. De damwanden komen 0,55 meter boven het streefpeil te staan. De diepte (lengte) van de damwanden volgt het ontwerp, dat de aannemer nog dient op te stellen.

11. In OBP RWS 4.4.4 Blz. 48 en 5.1.3 Blz. 53 wordt gesproken over beheersing Geluidsoverlast. Echter Geluid van scheepsmotoren en van de schroef hebben een te lage frequentie en worden door de geluidsmeetpaal in Batadorp niet waargenomen (Jaarrapport geluidsnet over 01-03-2012 tot 01-03-2013).

**Trillingen van de scheepsschroef worden evenmin waargenomen maar wel gevoeld (glasgerinkel). Dit verschijnsel wordt mede veroorzaakt door de random verlopende, en**



**daardoor op onvoorspelbare plekken, bodemstructuur van keiharde gele heidegrond. Dit is ideaal voor voortplanting van lage geluidstrillingen, vanaf de damwanden.**

**Wat wil/kan RWS hiertegen doen?**

Antwoord: Er is geen wettelijk kader voor geluid en trillingen bij scheepvaartverkeer. Er wordt daarom ook geen onderzoek gedaan naar de optredende geluidbelastingen en trillingen omdat er geen normstelling is waaraan getoetst kan worden. Anders gezegd: er kan geen uitspraak gedaan worden in hoeverre optredende geluidbelastingen en trillingen boven een norm uit zouden komen en daarmee ontoelaatbaar zouden zijn.

Desondanks is er wel een indicatieve berekening uitgevoerd naar optredende geluidbelastingen vanwege passerende schepen. Hieruit blijkt dat verwacht mag worden dat de geluidbelasting op de woningen vanwege scheepvaart op het Wilhelminakanaal / Beatrixkanaal in de huidige situatie ongeveer 43 dB bedraagt en in de toekomstige situatie ongeveer 44 dB zal bedragen.

Deze waarde ligt lager dan de normstelling voor wegverkeerslawaaï (48 dB).

Het glasgerinkel binnenshuis, waarover door bewoners wordt gesproken, kan worden veroorzaakt door laagfrequent geluid (voortplanting via de lucht) en/of door trillingen die via vloeibare en vaste stoffen (m.n. de bodem) aan gebouwen worden doorgegeven.

Het feit dat door de geluidmeetpaal in Batadorp de laagfrequente (lucht)geluiden niet worden waargenomen, is een indicatie dat de voor spoor- en wegverkeerslawaaï gehanteerde normen niet worden overschreden. Daarom is aan te nemen dat, als er al normen voor scheepvaartverkeer zouden zijn geformuleerd (die eerder zouden aansluiten bij de normen voor spoorwegverkeer dan voor wegverkeer, vanwege het discontinue karakter ervan) deze niet overschreden zouden worden.

Laagfrequente trillingen via het water en de bodem kunnen alleen worden veroorzaakt door cavitatie-trillingen die ontstaan door het gebruik van de boegschroef en de hoofdschroef. Doordat de bocht ruimer wordt gemaakt, zullen zowel de boegschroeven als de hoofdschroef minder 'zwaar' worden ingezet om een koerswijziging te bewerkstelligen. De verwachting is dan ook dat eventuele trillingen via het water en de bodem ten gevolge van de bochtverbreding zullen afnemen t.o.v. de huidige situatie.

12. In OBP RWS 4.4.4 Blz. 47 en OBP en in 5.1.2 Blz. 51 wordt gesproken over het verbeteren van de Luchtkwaliteit.

**Er wordt niet aangegeven hoe dit bereikt wordt en wat hierbij de relatie is met de capaciteit toename en de langere, zwaardere boten die door de twee kanalen gaan varen.**

Antwoord: In paragraaf 5.1.2. blz 52 wordt aangegeven hoe een verbetering van de luchtkwaliteit bereikt wordt, voor de gemeente als geheel.

Voor voorliggend plan worden een drietal relevante verkeersmaatregelen genoemd.

Kort samengevat:

1. minder verkeer op locaties waar (bijna) knelpunten optreden.
2. minder stagnatie van het verkeer.
3. minder vervuillende voertuigen.

Het beoogde effect van het opwaarderen van zowel het Wilhelminakanaal als het Beatrixkanaal is dat meer goederen over water worden vervoerd. Dit draagt bij aan de ontlasting van het goederenvervoer over de weg, hetgeen de bereikbaarheid van Zuid-oost-Brabant en specifiek Eindhoven ten goede komt en daarmee bijdraagt aan het verminderen van luchtverontreiniging.

De eventuele toename van het scheepvaartverkeer, als gevolg van voorliggende ontwikkeling, is dusdanig gering dat van eventuele overschrijding van grenswaarden zoals opgenomen in de Wmb geen sprake is.

Per saldo zal er dus een verbetering van de luchtkwaliteit plaatsvinden in het gebied.

Een eventuele geringe lokale verslechtering van de luchtkwaliteit is wettelijk toegestaan mits geen grenswaarden worden overschreden.

13. In OBP RWS 1.3.4. Blz. 11 wordt vermeld *"Door het wijzigen van het Bestemmingsplan wordt de functie als vaarweg middels de bestemming 'water' juridisch verankerd"*

**Wat wordt hiermee bedoeld ? Het kanaal maakt ook deel uit van Plangebied Batadorp. Hoe zit het dan hier met de juridische verankering ?**



Antwoord: In het bestemmingsplan heeft het kanaal de bestemming "water". Door de bochtverbreding komt een deel van het kanaal te liggen binnen de bestemming 'openbaar-groen'. Middels deze bestemmingsplanwijziging zorgen wij ervoor dat de nieuwe locatie van het kanaal op de juiste wijze juridisch is vastgelegd binnen een bestemmingsplan. Aan de inhoud en juridische verankering van het bestemmingsplan 'Batadorp' wijzigt verder niets.

14. In OBP RWS 3 Blz. 24 wordt gesproken dat de werkzaamheden zodanig worden uitgevoerd dat deze op de naastgelegen Bataweg en de aangrenzende woonwijk geen effect zal hebben.

**Dit is niet voor te stellen, zie punt 4 en 5. Het slaan van damwanden e.d. heeft altijd effect op de omgeving.**

Antwoord: Met bovenstaande zin wordt bedoeld dat de eindsituatie niet zal veranderen. De bocht van het kanaal verandert, maar op de locatie van de Bataweg heeft dit geen effect. Vaak werken de aannemers vanaf het water en kunnen wegen tijdens het werk gewoon open blijven. Hinder ten tijde van de uitvoering is echter niet uitgesloten. Ook wegen binnen de invloedssfeer voor wat betreft "monitoring trillingen" worden onderworpen aan een nul-inspectie. Dit is ook vastgelegd in het convenant tussen gemeente Best en Rijkswaterstaat

15. In OBP RWS 3 Blz. 24 wordt gesproken dat er afhankelijk van .... veiligheidsmaatregelen worden genomen.

**Welke veiligheidsmaatregelen zijn dit ?**

Antwoord: De hier bedoelde veiligheidsmaatregelen betreffen eventuele maatregelen die benodigd zijn naar aanleiding van de ontworpen damwand, zoals drenkelingentrappen, e.d.

16. In OBP RWS 3 Blz. 21 en elders staan de ondertekenaars van de bestuurlijke overeenkomst.

**Waarom staat Best hier niet bij ?**

Antwoord: De gemeente Best hoort niet bij de ondertekenaars. Een aantal gemeenten hebben een financiële bijdrage geleverd om 'de maatregelen om klasse II koppelverband schepen van Veghel naar Eindhoven te laten varen', mogelijk te maken. Gemeente Best behoort niet tot deze gemeenten.

17. In OBP RWS 4.1.2 Blz. wordt gesproken dat regels opgenomen in het Barro ook van toepassing zijn.

Welke regels zijn dit? Wat is het Barro?

Antwoord: Het Barro is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Dit is een Algemene Maatregel van Bestuur waarin het Rijk regels vast heeft gelegd die van nationaal belang zijn. Dit bestemmingsplan is getoetst aan het Barro en geconcludeerd is dat de ontwikkeling die is voorgenomen niet in strijd is met deze regels. Het voert te ver om hier alle regels van het Barro op te nemen. Als u het Barro wil raadplegen kan ik u verwijzen naar bijvoorbeeld [www.wetten.overheid.nl](http://www.wetten.overheid.nl).

18. OBP RWS 4.2.2. Blz. 33 spreekt over Quick Wins waaronder de bochtverbreding.

**Wat zijn dan de niet Quick Wins? Wanneer zijn die aan de beurt?**

Antwoord: Deze tekst is een verwijzing naar een ander document. In paragraaf 4.2.2 is een samenvatting opgenomen van de ontwerpstructuurvisie 2010- partiële herziening 2014 van de provincie Noord Brabant. De quickwins in deze structuurvisie is de verbetering van de infrastructuur van binnenhavens. Daarnaast is een 'niet quickwin' genoemd namelijk de stimulering / vergroting van het oppervlak 'natte' bedrijventerreinen. De bochtverbreding maakt niet specifiek onderdeel uit van een quickwin maar van het project waarin de provincie participeert met andere overheden en dat gericht is op verruiming van de watercapaciteit. Dit is ook te lezen op pagina 33 van de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 4.2.2.



19. Financieel Compensatieplan EHS.

**Waar vindt deze compensatie plaats ?**

Antwoord: In dit specifieke project is gekozen om de kwalitatieve aantasting van de EHS te compenseren op financiële wijze. Dit is een mogelijkheid die de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant biedt. Rijkswaterstaat stort het bedrag zoals opgenomen in het financiële compensatieplan op basis van de eisen opgenomen in de Verordening Ruimte in een fonds van de provincie. De gemeente Best kan deze gelden niet laten oormerken voor inzet in Best. De provincie zal de gelden aanwenden voor verbetering van de EHS ergens in de provincie. Waar dit zal zijn, is niet bekend.

20. Verkenning Veldonderzoek Natuur Blz. 13. Hier worden deels de werkzaamheden beschreven. Het is nog onduidelijk in hoeverre het omhooglopend Talud langs de Bataweg wordt geraakt.

**Dit is een veiligheidsaspect met een risico. Wat houdt dit in? Waarom hier vermeldt?**

Antwoord: De hierboven genoemde tekst komt uit het Veldonderzoek naar de effecten van het werk op de Flora en Fauna. Daar het ontwerp van de uitvoerende aannemer nog niet bekend is, is nog niet exact bekend wat de effecten daarvan zijn op de Flora en Fauna in het talud. Met de zin: "het is nog onduidelijk in hoeverre het omhooglopend Talud langs de Bataweg wordt geraakt", wordt dus bedoeld "in hoeverre *de Flora en Fauna* in het omhooglopend Talud wordt geraakt". De aannemer werkt met een gedragscode voor Flora en Fauna. Deze zin heeft niets met veiligheid te maken en duidt niet op een veiligheidsrisico.

21. Op meerdere plekken in de stukken staat dat er nog nader uitgewerkt dient te worden en dat sommige onderzoeken nog moeten plaatsvinden.

**Wanneer worden deze onderzoeken en nadere uitwerkingen uitgevoerd?**

**Bovendien is Bijlage 1 en Bijlage 3 nog in conceptvorm. Wanneer zijn de definitieve stukken beschikbaar?**

Antwoord: Niet duidelijk is waarop exact wordt bedoeld. Wellicht op paragraaf 5.2.3 van de toelichting. Hierin staat namelijk soms opgenomen dat er aanvullend onderzoek uitgevoerd moet worden. Wanneer echter de hele paragraaf wordt gelezen wordt duidelijk dat er verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd met elke hun eigen conclusies. Op het einde van de paragraaf is dan ook te lezen dat flora en fauna geen belemmering is voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Het is correct dat op bijlage 1 nog staat dat het een concept is. Dit onderzoek zal als definitief worden toegevoegd bij vaststelling van het bestemmingsplan. Bijlage 3 betreft een natuurrapport waarvan de status al wel op definitief staat.

22. Vragen van bewoners tijdens inloopavond 05-11-2013 / Antwoorden RWS 12-12-2013

**Bepaling invloedsgebied voor risicoanalyse is meestal 25 m. Waar is deze afstand op gebaseerd? Wat is meestal? Voor het Batadorp zou dit wel eens veel groter kunnen zijn. Denk hierbij aan een risicoanalyse invloedsgebied gebied met een bandbreedte van 50 à 100 meter. Nogmaals: Batadorp ligt op keiharde zandgrond (!) en grenst bijna naadloos aan de kanaalzone hierdoor worden trillingen niet of nauwelijks gedempt !**

Antwoord: Het projectteam van Rijkswaterstaat dat de uitvoering van de bochtverbreding gaat begeleiden is sinds 2008 bezig met het vervangen van damwanden. In deze jaren hebben wij damwanden vervangen op veel verschillende locaties in Zuid-Nederland, waaronder de binnenstad van Tilburg en Weert. Ook hier staan huizen dicht op het kanaal. Onze ervaring is dat de invloedssfeer meestal rond de 25 meter ligt. Het antwoord in bovengenoemde brief is opgenomen als indicatie naar aanleiding van onze ervaringen. Tijdens de uitvoering dient de aannemer een onafhankelijk bureau in te huren welke op basis van het werk, de uitvoeringswijze (damwanden trillen of drukken etc) en de bodemopbouw de invloedssfeer bepaald. De exacte invloedssfeer is nu dus ook nog niet bepaald. Na vaststelling van het bestemmingsplan zal door de aannemer separaat een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het uitvoeren van werkzaamheden. Bij het indienen van deze omgevings-vergunning wordt nader ingegaan op de uitvoeringswijze.



Ik vertrouw erop u met bovenstaande antwoorden voldoende geïnformeerd te hebben. Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft, kunt u met mij contact opnemen.

Met vriendelijke groet,  
Omgevingsmanager Groot Onderhoud Vaarwegen Rijkswaterstaat  
Zuid-Nederland,

D. G. de Bruijn



## **BIJLAGE 2:**

### **Memo geluid**



## Memo geluid

Ten aanzien van scheepvaartgeluid is in het ontwerpbestemmingsplan onder andere het volgende opgenomen:

- dat voor scheepvaartverkeer geen wettelijke geluidsnormen zijn vastgelegd; en
- dat er geen dosis-effectrelaties bekend zijn die eventuele hinder objectief onderbouwen.

De geluidwetgeving kent geen verplichting tot het verrichten van onderzoek naar scheepvaartgeluid. Er bestaat dus geen directe noodzaak om de specifieke effecten van de scheepvaart op akoestisch gebied te onderzoeken.

De Wet ruimtelijke ordening vergt in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter een belangenafweging van verschillende ruimtelijke aspecten, waaronder het milieuaspect geluid. Om die reden is voor het ontwerp bestemmingsplan een indicatieve berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het equivalent geluidsniveau door scheepvaartverkeer op de woningen die het dichtst bij het project gelegen zijn, in 2010 maximaal 43 dB bedroeg. Vanwege de verbreding en de mogelijkheid dat schepen hierdoor dichterbij de woningen kunnen varen, wordt in de toekomstige situatie een equivalent geluidsniveau verwacht van 44 dB.

Allereerst betekent dit dat de te verwachten toename als gevolg van het project te verwaarlozen is. Daarnaast houdt dit in dat het geluidniveau op het moment dat er een schip voorbij vaart bij het maximale geluidniveau van 44 dB, nog altijd ruim 4 dB lager ligt dan de toegestane 48 dB bij wegverkeer<sup>2</sup>. Daarbij is van belang dat deze berekeningen zijn gemaakt op basis van een rekentool die is gevoed met aantallen schepen op basis van de "RWS scheepvaartgeluidkaart 2012" voor de jaren 2010 en 2020 en de bij deze kaart behorende verdeling over het etmaal. Een en ander resulteert in de onderstaande invoergegevens:

### Scheepvaartbewegingen in schepen / uur

| <b>Periode</b>  | <b>2010</b> | <b>2020</b> |
|-----------------|-------------|-------------|
| Dag (07 – 19)   | 0,271       | 0,317       |
| Avond (19 – 23) | 0,102       | 0,119       |
| Nacht (23 – 07) | 0,051       | 0,060       |

Vaarsnelheid: 10 km/h

Dit komt neer op een verwacht aantal scheepvaartbewegingen in 2020 van 5 (4,76) schepen per etmaal ten opzichte van een huidig aantal schepen van 4 (4,07) per etmaal.

Ondanks dat dit een relatieve stijging van 20% van de verkeersbewegingen inhoudt, is er in absolute zin slechts sprake van een toename van minder dan 1 schip per etmaal op een toch al gering aantal schepen van 4 per etmaal. Hierdoor is het niet onredelijk om te stellen dat de toename van het aantal scheepvaartbewegingen dat mogelijk wordt gemaakt door de bestemmingsplanwijziging – en daarmee de mogelijke toename van de geluidbelasting – dermate gering is dat er sprake is van een te verwaarlozen toename van het geluid.

Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding van de ingediende zienswijzen ter verificatie van voornoemde conclusies een extern bureau<sup>3</sup> onderzoek laten doen naar de effecten van de bochtverbreding ten aanzien van geluid. De conclusies uit het onderzoek<sup>4</sup> bevestigen het bovenstaande.

Uit de zienswijzen blijkt dat verschillende belanghebbenden aangeven dat zij momenteel last ondervinden van trillingen veroorzaakt door het scheepvaartverkeer. Zoals hiervoor genoemd betekenen de mogelijke gevolgen van deze bestemmingsplanwijziging, en daarmee de bochtverbreding op zichzelf, geen verslechtering van de huidige akoestische situatie. In het kader van deze bestemmingsplanwijziging bestaat er daarom geen aanleiding om deze hinder nader te onderzoeken.

Rijkswaterstaat is als beheerder van de vaarweg echter bereid om, voor zover de kosten hiervoor opwegen tegen het te dienen doel, te onderzoeken of de genoemde hinder het gevolg is van de scheepvaart en om na te gaan of daar in dat geval passende maatregelen voor genomen kunnen worden.

<sup>2</sup> De geluidwetgeving gaat bij woningen uit van een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege een weg, van 48 dB en van 55 dB vanwege een spoorweg. Gezien de aard van het geluid (korte hevige piek bij spoorwegverkeer ten opzichte van een meer constant geluid bij wegverkeer) ligt het volgens geluidsdeskundigen in de verwachting dat een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege een vaarweg – bij aanwezigheid van een norm – tussen de 48 en 55 dB zou zijn gelegen.

<sup>3</sup> WINDMILL (Milieu Management en advies)

<sup>4</sup> Bijlage I



## Aangepaste verbeelding

