

**ZIENSWIJZENNOTA
&
NOTA VAN WIJZIGINGEN**

**BESTEMMINGSPLAN
VERBINDINGSWEG DODEWAARD**

Bijlage 1

Versie	
Ambtelijk:	17 juli 2012
College:	31 juli 2012
Raad:	

ZIENSWIJZENNOTA BESTEMMINGSPLAN VERBINDINGSWEG DODEWAARD

Aanleiding:

Het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard zal de realisatie van een verbindingsweg tussen de Matensestraat en de Waalbandijk, ten westen van de kern van Dodewaard, mogelijk maken. Het ontwerpbestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard heeft ingevolge het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 16 mei 2012 tot en met 27 juni 2012 ter inzage gelegen.

Er zijn schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1. Landraad, dhr. F.J. Kütsohruter, namens mw. A. van Schaik-van Ommeren en dhr. W. van Schaik (Waalbandijk 50 te Dodewaard), Postbus 5486, 6802 EL Arnhem
2. Belangenvereniging Dijkbewaking Dodewaard, Waalbandijk 71, 6669 MD Dodewaard
3. SUR, dhr. G.J. Hingstman, namens dhr. M. Hordijk en mw. L van den Heuvel (Waalbandijk 54 te Dodewaard), Postbus 557, 9400 AN Assen
4. Fam. Geels, Waalbandijk 71, 6669 MD Dodewaard
5. dhr. Bob Smulders en mw. Wilma Tak, Waalbandijk 24, 6669 MB Dodewaard
6. Achmea rechtsbijstand, drs. H.P.W. Havens, namens mw. C.M.J. van Vilsteren-Hooyman (Matensestraat 59 te Dodewaard), Postbus 10100, 5000 JC Tilburg
7. dhr. H. Teunissen, Waalbandijk 47, 6669 MB Dodewaard
8. Alfred Groenendijk makelaardij, ing. Alfred Groenendijk, namens dhr. A. van Setten en mw. M.W. Beijer (Matensestraat 66 te Dodewaard), Kerkewijk 81c, 3901 EE Veenendaal
9. dhr. Cees Prins, Brederode 10, 6669 GL Dodewaard
10. Ten Brinke Vastgoedontwikkelaars, dhr. Richard Reukers, namens de Ontwikkelingscombinatie Fructus, Havenstraat 128, 7005 AG Doetinchem
11. Fam. Jansen, Waalbandijk 48, 6669 MC Dodewaard
12. Dhr. J. Welles, Waalbandijk 55, 6669 MC Dodewaard
13. Fam. Pras, Waalbandijk 72a, 6669 MD Dodewaard
14. Fam. T. Kuiper – te Winkel, Kersenbongerd 27, 6669 BZ Dodewaard
15. Fam. G. van Setten, Matensestraat 61, 6669 CH Dodewaard
16. Fam. Lenselink, Waalbandijk 62b, 6669 MC Dodewaard
17. Waterschap Rivierenland, Postbus 599, 4000 AN Tiel
18. Buurtvereniging de Kersenbongerd, Kersenbongerd 66, 6669 BZ Dodewaard
19. Fam. B.R. Cordes, Kersenbongerd 66, 6669 BZ Dodewaard
20. ZLTO, mr. A.A.H.M. van Heerebeek, namens Willemsen Holding BV (Parallelweg 11D, 4043 KG Opheusden), Postbus 100, 5201 AC 's-Hertogenbosch

Ontvankelijkheid:

De bovengenoemde schriftelijke zienswijzen zijn ingediend binnen de daartoe bedoelde termijn en dienen derhalve ontvankelijk te worden verklaard.

Inhoudelijke beoordeling van de individuele zienswijzen:

De zienswijzen worden samengevat en beantwoord. Daarbij wordt het voorstel weergegeven van het college aan de raad op welke wijze met de zienswijze om te gaan. De zienswijzen zijn integraal als bijlage bij deze nota opgenomen, zodat de raad er kennis van kan nemen en op basis van de volledige informatie tot besluitvorming kan komen.

1. Landraad, dhr. F.J. Kütsohruter, namens mw. A. van Schaik-van Ommeren en dhr. W. van Schaik (Waalbandijk 50 te Dodewaard), Postbus 5486, 6802 EL Arnhem

1. Gesteld wordt dat de uitvoering van het bestemmingsplan afhankelijk wordt gesteld van de bedrijfsverplaatsing van het bedrijf de Beijer BV naar de Waalwaard, en dat daarmee de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan onvoldoende is gewaarborgd.

Oordeel college:

Ad. 1

Een tijdige realisatie van de verbindingsweg, voordat het bedrijf de Beijer BV daadwerkelijk op de Waalwaard van start gaat, is van groot belang. Dit om er voor te zorgen dat de grote hoeveelheid vrachtverkeer die het bedrijf met zich meebrengt niet via de kern van Dodewaard en/of Wely wordt afgewikkeld maar buiten de kern om. De planning hiervoor is krap, de huidige locatie van de Beijer in de Millingerwaard dient per begin 2015 verlaten te zijn, dus ook op dat moment dient de nieuwe bedrijfslocatie beschikbaar te zijn. In verband met deze krappe planning loopt de planvorming voor de verbindingsweg en voor de Waalwaard gelijk op. Voor de verbindingsweg stelt de gemeente een bestemmingsplan op, voor de Waalwaard maakt de provincie een inpassingsplan.

Provinciale Staten van de provincie Gelderland hebben op 30 mei 2012 besloten € 6,2 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de verbindingsweg. Het budget voor de plankosten en de grondverwerving, een bedrag van € 1,2 miljoen, is direct beschikbaar. De plankosten worden aangewend ten behoeve van de planvorming die nu loopt. Ook de grondverwerving is in gang gezet, hiervoor zijn gesprekken gaande met alle betrokken grondeigenaren, waaronder reclamant. Over de voorwaarden waaronder de realisatiekosten voor de aanleg van de verbindingsweg Dodewaard feitelijk beschikbaar worden gesteld, inclusief een koppeling aan het moment dat duidelijk is dat het bedrijf de Beijer BV zich daadwerkelijk op de Waalwaard vestigt, zal nog een overeenkomst tussen gemeente en provincie worden gesloten.

De gemeente heeft de betrokken gronden tussen de Matensestraat en de Kalkestraat (vrijwel) volledig in eigendom. Voor de aanleg van een weg vigeert het bestemmingsplan buitengebied Dodewaard 2001 dat aan de gronden de bestemming 'verkeersweg' toekent. Voor het gedeelte tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk worden de betrokken gronden verworven en het bestemmingsplan aangepast om de aanleg van de weg mogelijk te maken. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

2. Belangenvereniging Dijkbewaking Dodewaard, Waalbandijk 71, 6669 MD Dodewaard

1. Gesteld wordt dat de aanleiding voor de aanleg van de verbindingsweg onjuist / incompleet is weergegeven, omdat de werkelijke aanleiding de vestiging van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard is. Hiermee zou voldoende motivatie voor de aanleg van de verbindingsweg ontbreken.
2. De planvorming voor zowel de Waalwaard als de verbindingsweg zou integraal moeten worden beschouwd om tot een goede belangenafweging te komen.
3. Er wordt gepleit voor een vrijliggend fietspad op het gedeelte tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat.
4. Er wordt gesteld dat de Waalbandijk te smal is voor het ongehinderd passeren van vrachtauto's, waardoor andere weggebruikers in de knel komen.
5. Er wordt gepleit voor een verlenging van de 30 km/uur zone vanaf de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg tot aan de Dalwagen. In dat kader wordt er gepleit voor een extra verkeersremmende maatregel nabij de aansluiting met de Dalwagen.
6. Er wordt aangegeven dat een handhavingssplan noodzakelijk is om de maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen.

7. Er wordt voorgesteld de aansluiting van de toegangsweg van de Waalwaard naar de Waalbandijk niet schuin maar haaks aan te leggen.
8. Er wordt gesteld dat het nodig is om de geluidsbelasting die voortkomt uit de vestiging van het bedrijf de Beijer op de Waalwaard op te tellen bij de geluidsbelasting ten gevolge van de toenemende verkeersintensiteit.
9. Er wordt aangegeven dat er geen rekening is gehouden met het extra geluid die vrachtwagens veroorzaken als ze de dijk op moeten klimmen.
10. Er wordt gepleit voor het aanbrengen van een geluidsscherm dat hoger is dan nu voorzien en dat aan weerszijden van de verbindingsweg tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat gelegen is.
11. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde trillingonderzoek: de gebruikte vrachtwagens voor de metingen zijn niet representatief, er is alleen met constante snelheid gemeten en niet met remmen en optrekken, er is geen rekening gehouden met vrachtwagens die de dijk op klimmen en er is alleen rekening gehouden met het vrachtverkeer ten gevolge van de Beijer, en niet met het totale aanwezige verkeer.
12. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen, er dient een O-meting te worden uitgevoerd en er is geen rekening gehouden met extra uitstoot van vrachtwagens die de dijk op klimmen.

Oordeel college:

Ad 1.

Het plan voor de weg is niet nieuw, maar staat al 15 jaar op de agenda en is onderbouwd en verankerd in een reeks van door de raad vastgestelde beleidsdocumenten. Al in 1997 is de verbindingsweg opgenomen in de ruimtelijke structuurvisie kom Dodewaard. Op 12 juli 2001 heeft de raad van de toenmalige gemeente Dodewaard met betrekking tot de aanleg van de verbindingsweg ingestemd met een specifieke variant. Daarbij is het gedeelte tussen de Matensestraat en de Kalkestraat opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied Dodewaard, eveneens in 2001 door de raad is vastgesteld. De verbindingsweg is ook onderdeel van de in 2003 door de raad van de gemeente Neder-Betuwe vastgestelde structuurvisie kernen. De gemeente Neder-Betuwe heeft een en ander in de structuurvisie van 2010 nog eens bevestigd. Daarbij is het gedeelte tussen de Matensestraat en de Kalkestraat opgenomen, mede in relatie tot de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Fructus. Verder is aangegeven dat het doortrekken van de verbindingsweg richting de Waalbandijk nader wordt onderzocht. Relevant in dit verband is dat wordt aangegeven dat de (woningbouw)locatie Kalkestein na de aanleg van de verbindingsweg binnen de toekomstige fysieke begrenzing van de kern te liggen, hetgeen mogelijkheden biedt voor het realiseren van een duurzame dorpsrand. Kalkestein ligt in het gebied tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk.

Het onderzoek naar het doortrekken van de verbindingsweg naar de Waalbandijk is gedaan in de vorm van de uitgevoerde tracéstudie, uitmondend in voorliggend bestemmingsplan. De verbindingsweg tussen de Matensestraat en de Waalbandijk is ook opgenomen in het in 2011 door de raad vastgestelde Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan.

In de genoemde plannen sinds 1997 is de over de onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg opgenomen dat deze dient om:

- de Dalwagen / het centrumgebied van Dodewaard te ontlasten van (vracht)verkeer ten behoeve van een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- het kunnen ontsluiten van nieuw te ontwikkelen woongebied aan de westzijde van Dodewaard.

Duidelijk is dat, om het doel van het ontlasten van het centrumgebied van Dodewaard te kunnen behalen, het aanleggen van een verbindingsweg tussen de Waalbandijk en de Matensestraat noodzakelijk is. Als het gedeelte tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat ontbreekt zal het doorgaande (vracht) verkeer vanaf de Waalbandijk immers nog steeds door het dorp moeten voordat de verbindingsweg kan worden bereikt. De ontwikkeling van het gebied Fructus als woningbouwlocatie is opgenomen in de structuurvisie 2010-2020 en in de woonvisie 2011-2016 van de gemeente. De situatie op de woningmarkt in Nederland is op dit moment niet zodanig dat wordt verwacht dat Fructus op korte termijn volledig zal worden ontwikkeld. Realistischer is uit te gaan van een gefaseerde ontwikkeling die zich over een langere tijd uitspreidt. Van afstel is geen sprake. Uit het akoestisch onderzoek blijkt overigens dat de geluidssituatie ten gevolge van de verbindingsweg woningbouw in het gebied niet in de weg staat.

De door de provincie gewenste vestiging van het bedrijf de Beijer BV in de Waalwaard geeft urgentie aan de aanleg van de verbindingsweg. Het nieuwe bedrijf brengt veel vrachtverkeer met zich mee. Om dit op

een verantwoorde manier af te wikkelen, is de aanleg van een nieuwe verbindingsweg naar de A15 noodzakelijk. Ook geeft de door de provincie beoogde komst van het bedrijf de mogelijkheid tot financiering van de weg, doordat Provinciale Staten hiervoor middelen beschikbaar hebben gesteld.

Ad 2.

De bovenstaand beschreven onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg maakt duidelijk dat deze meerdere doelen dient, en niet alleen ten behoeve van de komst van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard wordt aangelegd. De weg is daarmee een gemeentelijk belang. Voor de inplaatsing van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard heeft de provincie aangegeven dit als een provinciaal belang te beschouwen. Voor de verbindingsweg stelt de gemeente een bestemmingsplan op, voor de Waalwaard maakt de provincie een inpassingsplan. Elk van de plannen kent een gedegen onderbouwing en belangenafweging. De planvorming voor de verbindingsweg en voor de Waalwaard loopt gelijk op.

Ad 3.

Zowel in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan als in de als bijlage opgenomen tracéstudie wordt ingegaan op het aspect verkeersveiligheid en fietsverkeer. Met betrekking tot het gedeelte tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat is overwogen dat er op korte afstand goede verbindingen voor fietsers aanwezig zijn (Keizersstraatje en Dalwagen). Hierdoor ontbreekt een duidelijke nut en noodzaak van een fietsvoorziening op dit gedeelte. Om op dit deel af te zien van een vrijliggend fietspad sluit ook aan op de wens om de aansluiting met de Waalbandijk zo slank mogelijk te laten zijn, om zo veel mogelijk afstand te houden tot de omliggende woningen.

Ad 4.

Er is gedetailleerd gekeken naar de situatie op de Waalbandijk, zoals omschreven in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en in de tracéstudie. De intensiteit op de Waalbandijk neemt toe door de realisatie van de verbindingsweg. Er vindt daarbij een sterke stijging plaats van de hoeveelheid zwaar vrachtverkeer, samenhangend met de komst van het nieuwe bedrijf op de Waalwaard. De toename van de intensiteit, inclusief het zware vrachtverkeer, kan worden verwerkt op de dijk. In dat kader wordt opgemerkt dat er ook in de bestaande situatie vrachtverkeer in twee richtingen op het wegvak aanwezig is (circa 80 passages van zwaar verkeer, telling 2011). Op het verderop gelegen gedeelte van de dijk met een vergelijkbaar profiel, tussen de Pluimenburgsestraat en de Welysestraat, gaat het om circa 280 passages van zwaar verkeer. De huidige situatie geeft blijk van een passende verkeersafwikkeling. De breedte van de dijk bedraagt op dit wegvak circa 5,50 meter. Twee vrachtwagens kunnen elkaar met lage snelheid passeren. Een lage snelheid is wenselijk in verband met het passeren van langzaam verkeer. Op het deel van de Waalbandijk tussen de aansluiting van de verbindingsweg en de toegangsweg naar de Waalwaard wordt een snelheid van 30 km/uur ingesteld en met maatregelen afgedwongen. De dijk wordt bewust niet verbreed, omdat door een verbreding er eerder sneller wordt gereden. Het is, anders dan reclamant veronderstelt, niet de bedoeling zogenaamde 'graskeien' aan te brengen en hiermee de weg te verbreden, maar om binnen het bestaande profiel van de weg de randen te verstevigen. De dijk laat geen ruimte voor elkaar gelijktijdig passerende (vracht)auto's en fietsers. Auto's en vrachtauto's zullen, net als in de huidige situatie, op elkaar moeten wachten om fietsers te kunnen passeren. Ondanks de toename van de intensiteit en het hoge aandeel vrachtverkeer, is de verkeerssituatie passend.

Ad 5.

De keuze om een maximum snelheid van 30 km/uur in te stellen tussen de toegangsweg naar de Waalwaard en de verbindingsweg is ingegeven door de hoge intensiteit van vrachtverkeer die vanaf de Waalwaard wordt verwacht. Dit kan ook in de bebording tot uitdrukking komen en geeft voor de weggebruiker een duidelijke aanleiding en daarmee meer (kans op) begrip voor een lagere maximum snelheid. Het instellen van een maximum snelheid van 30 km/uur tussen de aansluiting van de verbindingsweg op de Waalbandijk en de Dalwagen, dus over een groter gedeelte dan voorzien, is een interessante suggestie. Deze zal bij de monitoring van de effecten van de aanleg van de verbindingsweg en de afwikkeling van het verkeer (inclusief het vrachtverkeer vanaf de Waalwaard) worden meegenomen. Indien er tot een vergroting van het 30 km/uur gebied besloten wordt zal de vormgeving van de dijk op het gedeelte tot aan de Dalwagen aangepast dienen te worden en is wellicht een extra verkeersremmende maatregel (tweezijdige versmalling) nodig.

Ad 6.

Het is van belang dat het wegbeeld in overeenstemming is met de ter plaatse geldende maximum snelheid. Er zijn verschillende maatregelen in het plan opgenomen om een maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen op de Waalbandijk tussen de kruisingen met de verbindingsweg en de toegangsweg naar de Waalwaard:

- Het instellen van 30 km/uur in de vorm van markering op het wegdek aan het begin en aan het einde van het weggedeelte inclusief het aanbrengen van bebording;
- De bestaande fietssuggestiestroken op het weggedeelte benadrukken door deze uit te voeren in rood asfalt. Het voordeel hiervan is dat fietsers en voetgangers zich veiliger voelen en het gemotoriseerd verkeer meer het gevoel krijgt dat zij zich in een verblijfsgebied bevindt;
- Het realiseren van een extra tweezijdige versmalling op het wegvak tussen de aansluiting van de verbindingsweg en de kerk om een hoge snelheid te voorkomen. Op het andere wegvak, tussen de kerk en de aansluiting van de toegangsweg ligt al een tweezijdige versmalling. Het effect van dergelijke maatregelen is positief. Er dient wel kritisch naar de dimensionering ervan te worden gekeken om tot een optimale snelheidsremming te komen.

Zo zijn er straks op korte afstand van de kruising tussen de verbindingsweg en de Waalbandijk een wegversmalling, de bocht om de kerk, de bestaande wegversmalling en de aansluiting van de toegangsweg van de Waalwaard op de Waalbandijk. Er is vertrouwen in de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Het handhaven van de maximum snelheid is een vervolgens een taak en bevoegdheid van de politie.

Ad 7.

De aansluiting van de toegangsweg naar de Waalwaard op de Waalbandijk maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard maar van het inpassingsplan Waalwaard. Deze kan dus niet in voorliggend bestemmingsplan worden geregeld. De suggestie voor de aanpassing van de vormgeving van de aansluiting van de toegangsweg is waardevol en zal worden doorgegeven aan de provincie Gelderland als bevoegd gezag voor het inpassingsplan.

Ad 8.

Zoals bij de beantwoording van punten 1 en 2 beschreven is er geen onlosmakelijk verband tussen de komst van het bedrijf de Beijer BV en de aanleg van de verbindingsweg. Er is dan ook geen noodzaak om de geluidsbelasting van de Waalwaard of andere bedrijfslocaties in de omgeving op te tellen bij de berekende geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg.

Ad 9.

De berekeningen voor het aspect geluid zijn verricht met het computerprogramma Geomilieu (versie 1.91). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enz.

In de rekenmethodieken is rekening gehouden met de hoogteligging van de weg. Daarnaast dient in bepaalde gevallen rekening te worden gehouden met het geluid welke voertuigen extra maken als gevolg van het overbruggen van hoogteverschillen. Volgens paragraaf 2.4.3 van Bijlage 3 van het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 dient, indien het stijgend gedeelte van het verkeer een helling van ten minste 3% moet overwinnen over een hoogteverschil van minstens 6 m, er een hellingcorrectie in rekening te worden gebracht. Er wordt niet aan deze regel voldaan waardoor er rekentechnisch geen rekening wordt gehouden met extra lawaai vanwege vrachtauto's die de dijk oprijden. Overigens is niet zonder meer te stellen dat de aanwezigheid van een hoogteverschil leidt tot meer geluid. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat (vracht)auto's die een dijk beklimmen meer geluid produceren en (vracht)auto's die van een dijk afdalen minder. Ook in het reguliere verkeer is er sprake van optrekken en remmen. Dit is in algemene zin verdisconteert in de het rekenmodel.

Ad 10.

Er is een geluidsscherm voorzien om de geluidssituatie van de woningen Waalbandijk 52 en 53 aan de voorkeurswaarde te laten voldoen. Voor de overige woningen tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde voor geluidhinder. Hier bestaat derhalve geen noodzaak tot het

aanleggen van een geluidsscherm op dit gedeelte. Overigens is het aanbrengen van hoge geluidsschermen aan weerszijden van de weg over een lang afstand vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk.

Ad 11.

Het onderzoek naar trillingen is uitgevoerd door een gerenommeerd en ervaren bureau. De toegepaste onderzoeksmethode steunt op de vigerende richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) voor het onderzoek naar trillingsoverlast. Het onderzoek m.b.t. het aspect schade door trillingen voldoet aan de eisen voor een beperkte meting conform de SBR-richtlijn deel A. Een beperkte meting is een gangbare aanpak die veel wordt toegepast om de trillingsbelasting op de hoofd draagconstructie van een pand te bepalen. Het onderzoek is gericht op herhaald kortdurende trillingen die kenmerkend zijn voor verkeerstrillingen. Verkeerstrillingen ontstaan als gevolg van de interactie tussen het voertuig en de onvlakheid/oneffenheid in de weg. Het zijn vooral grote voertuigen die deze trillingen veroorzaken; personenauto's veroorzaken geen trillingen van betekenis. Het is minder relevant of er nieuwere of oudere vrachtwagens zijn gebruikt. In het onderzoek is echter bewust een representatieve vrachtwagen van De Beijer BV gekozen, omdat dit type toekomstig vaak zal passeren. Optrekken en remmen en/of het beklimmen en afdalen van de dijk heeft geen noemenswaardige invloed op het genereren van trillingen. Er is aanvullend aan het trillingsonderzoek op de Waalbandijk een prognose opgesteld voor de trillingen ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg ("Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard", KOAC-NPC, juli 2012). Hierin is ook een update van de verkeersgegevens voor de Waalbandijk meegenomen, waarbij is gerekend met het totale (zware) verkeer conform de prognose voor het jaar 2024. Hieruit blijkt dat, hoewel er sprake is van meer passages van zwaar verkeer, de conclusies van het onderzoek in stand blijven.

Ad 12.

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is volgens de hiervoor geldende wettelijke vereisten uitgevoerd. Bijlage 2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft grenswaarden voor de concentraties in de buitenlucht van de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen de grenswaarden benaderen. Er kan vanuit worden gegaan dat de andere luchtverontreinigende stoffen zoals aangegeven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm) ruim voldoen aan de gestelde normen. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL) worden onder andere de rekenmethoden beschreven voor verschillende situaties. In dit onderzoek is gerekend met SRM 1 en 2. Dit is de gangbare methode, een 0-meting is niet aan de orde. Er is gerekend met de verkeersprognoses voor het jaar 2015 en 2025. De rekenmethodes zijn niet specifiek gedifferentieerd voor vrachtauto's die de dijk beklimmen. Overigens is niet zonder meer te stellen dat de aanwezigheid van een hoogteverschil leidt tot meer uitstoot. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat (vracht)auto's die een dijk beklimmen meer uitstoten en (vracht)auto's die van een dijk afdalen minder uitstoten. Ook in het reguliere verkeer is er sprake van optrekken en remmen. Dit is in algemene zin verdisconteert in de rekenmodellen. De concentratie inclusief de achtergrondwaarde ligt voor zowel PM₁₀ als voor NO₂ ver beneden de grenswaarde uit de Wet Milieubeheer.

Voor het onderzoek zijn gevalideerde methoden gebruikt die doorgaans in Nederland toegepast worden voor de berekening en toetsing van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De door reclamant aangegeven stoffen worden niet berekend in de toegepaste methodieken, omdat dit volgens de huidige regelgeving niet nodig is. Er kan dan ook geen toelichting op deze stoffen worden gegeven.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

3. SUR, dhr. G.J. Hingstman, namens dhr. M. Hordijk en mw. L van den Heuvel (Waalbandijk 54 te Dodewaard), Postbus 557, 9400 AN Assen

1. Er wordt getwijfeld aan de nut en noodzaak van de verbindingsweg, omdat nog niet zeker is dat het bedrijf de Beijer BV zich op de Waalwaard zal vestigen en de geplande woonwijk Fructus voorlopig niet zal worden ontwikkeld.
2. Gesteld wordt dat het zuidelijk deel van de weg moet worden aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg in plaats van erftoegangsweg.
3. Er wordt gesteld dat de wegbreedte van de Waalbandijk ontoereikend is om het verkeer af te wikkelen.

4. Er wordt aangegeven dat in het geluidonderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met remmende en optrekkende vrachtwagens.
5. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde trillingonderzoek: de gebruikte vrachtwagens voor de metingen zijn niet representatief, er is alleen met constante snelheid gemeten en niet met remmen en optrekken en er geen rekening gehouden met het beklimmen van de dijk.
6. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen en er is geen rekening gehouden met extra uitstoot van vrachtwagens die de dijk om klimmen.
7. Er wordt gesteld dat het noodzakelijk is om uitsluitsel te geven over de mitigatieopgaven voor de steenuil en de vleermuizen en de relatie met (een ontheffing van) de Flora- en Faunawet.
8. Er wordt aangegeven dat het woongenot en de leefbaarheid negatief worden beïnvloed, en dat daardoor wordt overwogen een verzoek om planschade in te dienen.

Oordeel college:

Ad 1.

Zie zienswijze 2 punt 1.

Ad 2.

Er ligt een duidelijke argumentatie aan de keuze voor een erftoegangsweg (ETW) met een maximum snelheid van 60 km/uur voor het gedeelte tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk ten grondslag. De voorziene verkeersintensiteit op dit gedeelte past prima binnen een erftoegangsweg. Hoewel dit deel van de verbindingsweg niet alle kenmerken heeft van een ETW60 (geen sprake van menging van verschillende verkeerssoorten en geen/nauwelijks aansluitingen), is een snelheid van 60 km/uur wel gewenst. In de 'categorisering voor wegen binnen de bebouwde kom' (CROW) is nu geen gebiedsontsluitingsweg 60 km/uur opgenomen en in de nieuwe categorisering (medio 2012) zal deze functie ook niet worden toegevoegd. Op basis hiervan is er voor gekozen om voor het zuidelijk deel de ontwerpuitgangspunten van een ETW60 als uitgangspunt te hanteren. Overigens is het anders dan reclamant veronderstelt zo dat het CROW richtlijnen geeft en geen normen voorschrijft.

Ad 3.

Zie zienswijze 2 punt 4.

Overigens is het anders dan reclamant veronderstelt zo dat het CROW richtlijnen geeft en geen normen voorschrijft.

Ad 4.

De berekeningen voor het aspect geluid zijn verricht met het computerprogramma Geomilieu (versie 1.91). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enz. Ook in het reguliere verkeer is er sprake van optrekken en remmen. Dit is in algemene zin verdisconteert in de het rekenmodel. Voor kruisingen wordt volgens het Reken- en meetvoorschrift Geluidhinder 2006 enkel een toeslag in rekening gebracht bij kruispunten die met verkeerslichten worden geregeld. Hier is geen sprake van binnen het onderzoeksgebied.

Ad 5.

Zie zienswijze 2 punt 11.

Ad 6.

Zie zienswijze 2 punt 12.

Ad 7.

Inmiddels is duidelijk dat er door de aanleg van de verbindingsweg voor de steenuil geen mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Uit het onderzoek blijkt immers dat er door de aanleg van de weg geen broedlocaties van steenuilen verloren gaan en er in principe ook geen doorsnijding van steenuil-territoria plaatsvindt. De aanbevelingen uit het uitgevoerde onderzoek naar steenuilen om tot maatregelen te komen worden geplaatst binnen de algemene tendens van afname van het aantal steenuilen in

Nederland, niet binnen de invloed van de verbindingsweg. Er wordt derhalve voldaan aan het bepaalde in de Flora- en Faunawet.

Met betrekking tot vleermuizen kan worden gesteld dat de ingreep beperkt is, er gaan geen (potentiële) verblijfplaatsen verloren. Het enige dat van invloed kan zijn op eventuele vliegroutes van vleermuizen is het verwijderen van enkele bomen op de kruisingen met de Matensestraat en de Kalkestraat. Het foerageergebied wordt beperkt verstoord door verlichting. Om de aanwezigheid van vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen vast te stellen wordt nader onderzoek uitgevoerd. Op voorhand wordt verwacht dat, gezien de beperkte omvang van de ingreep en doordat er extra luwten ontstaan door aanplant van een bomenrij aan beide kanten van de weg waardoor het gebied ruimtelijk gevarieerder wordt, de impact beperkt is. Mocht blijken dat er negatieve effecten zijn is het gezien het bovenstaande aannemelijk dat, na toepassing van passende mitigerende maatregelen, een ontheffing van de Flora- en Faunawet niet nodig zal zijn en de uitvoering van de aanleg van de weg kan plaatsvinden. Hiermee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

Ad 8.

De rapportage over de planschaderisico's is inmiddels definitief en met de betrokkenen gedeeld. Een ieder kan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden een verzoek tot tegemoetkoming in planschade indienen.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

4. Fam. Geels, Waalbandijk 71, 6669 MD Dodewaard

1. Gesteld wordt dat de aanleiding voor de aanleg van de verbindingsweg onjuist / incompleet is weergegeven, omdat de werkelijke aanleiding de vestiging van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard is. Hiermee zou voldoende motivatie voor de aanleg van de verbindingsweg ontbreken.
2. De planvorming voor zowel de Waalwaard als de verbindingsweg zou integraal moeten worden beschouwd om tot een goede beoordeling van alle effecten te komen.
3. Er wordt gesteld dat aangetoond moet worden dat de snelheid op de Waalbandijk daadwerkelijk 30 km/uur zal bedragen en dat een handavingsplan noodzakelijk is om de maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen.
4. Er wordt gesteld dat de wegbreedte van de Waalbandijk ontoereikend is om het verkeer af te wikkelen. De Waalbandijk zal als route minder veilig en onaantrekkelijk worden.
5. Er wordt aangegeven dat bijlage 7 (voorlopig ontwerp+) bij de tracéstudie ontbreekt.
6. Er wordt gesteld dat het nodig is om de geluidsbelasting die voortkomt uit de vestiging van het bedrijf de Beijer op de Waalwaard op te tellen bij de geluidsbelasting ten gevolge van de toenemende verkeersintensiteit, en dat er rekening dient te worden gehouden met een snelheid van 50 cq. 60 km/uur.
7. Er wordt aangegeven dat er geen rekening is gehouden met het extra geluid dat vrachtwagens veroorzaken als ze de dijk op moeten klimmen.
8. Er wordt aangegeven dat er geen sprake is van een positief saldo wat betreft de geluidssituatie in Dodewaard, de situatie zal algemeen verslechteren, met name langs de Waalbandijk.
9. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde trillingonderzoek: de gebruikte vrachtwagens voor de metingen zijn niet representatief, er is alleen met constante snelheid gemeten en niet met remmen en optrekken, er geen rekening gehouden met het beklimmen van de dijk en er is alleen rekening gehouden met het vrachtverkeer ten gevolge van de Beijer, en niet met het totale aanwezige verkeer.
10. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen, er dient een 0-meting te worden uitgevoerd en er is geen rekening gehouden met extra uitstoot van vrachtwagens die de dijk om klimmen.
11. Er wordt aangegeven dat een archeologische vindplaats de westelijk georiënteerde opgang van de toegangsweg naar de Waalbandijk verhindert.
12. Er wordt gepleit voor het aanleggen van een buitendijkse toegangsweg, zodat het vrachtverkeer van en naar de Waalwaard niet over de Waalbandijk gaat maar deze alleen kruist.
13. Er wordt aangegeven dat het woongenot en de leefbaarheid negatief worden beïnvloed, en dat daardoor verwacht wordt dat de waarde van de woning zal verminderen. Het aspect planschade dient te worden meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Oordeel college:

Ad. 1

Zie zienswijze 2 punt 1.

Ad 2.

Zie zienswijze 2 punt 2.

Ad 3.

Zie zienswijze 2 punt 6.

Ad 4.

Zie zienswijze 2 punt 4.

Ad 5.

Deze opmerking wordt niet begrepen, zowel op ruimtelijkeplannen.nl, op de website van de gemeente nederbetuwe.nl als op de bouwbalie van het gemeentekantoor lag bijlage 7 (de tekeningen van het voorlopig ontwerp+) terinzage. Er is dus alle kans (geweest) om de tekeningen in te zien.

Ad 6.

Uit de beantwoording van punten 1 en 2 blijkt dat er geen onlosmakelijk verband is tussen de komst van het bedrijf de Beijer BV en de aanleg van de verbindingsweg. Hiermee is er ook geen noodzaak om de geluidsbelasting van de Waalwaard of andere bedrijfslocaties in de omgeving op te tellen bij de berekende geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg. Er is voor de Waalbandijk gerekend met de maximum toelaatbare snelheid van 30 km/uur. Volledigheidshalve zijn in het akoestisch onderzoek ook de resultaten van de berekeningen bij een snelheid van 50 km/uur opgenomen. Hieruit blijkt dat ook bij deze snelheid aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

Ad 7.

Zie zienswijze 2 punt 9.

Ad 8.

Voordeel van de verbindingsweg is dat op de wegen waar veel woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen aanwezig zijn (centrum Dodewaard) de verkeersstromen afnemen wat een positief effect oplevert voor het akoestische klimaat ter plaatse. Zo neemt op de Dalwagen de geluidsbelasting af met 6,1 dB en op de Pluimburgsestraat met 3,4 dB. Op de Waalbandijk neemt de geluidsbelasting bij een snelheid van 30 km/uur toe met 3 dB. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt niet overschreden (ook niet bij een snelheid van 50 km/uur). Op de wegen waar de geluidsbelasting toeneemt, zijn relatief weinig woningen aanwezig, waardoor er per saldo een positief geluidseffect aanwezig is ten opzichte van de autonome situatie.

Ad 9.

Zie zienswijze 2 punt 11.

Ad 10.

Zie zienswijze 2 punt 12.

Ad 11.

De toegangsweg naar de Waalwaard valt, inclusief de aansluiting op de Waalbandijk, niet in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan maar in het inpassingsplan Waalwaard. Reclamant kan dit punt van de zienswijze in de procedure van het inpassingsplan bij de provincie Gelderland inbrengen.

Ad 12.

De wens voor een buitendijkse toegangsweg is duidelijk en wordt ook gedeeld. Het is echter geen eenvoudige opgave. Zoals ook de provincie (bevoegd gezag in het kader van de Natuurbeschermingswet) naar voren heeft gebracht, is het lastig om een stuk toegangsweg door het Natura 2000 gebied te krijgen. De dijk is immers een bestaand alternatief voor het verkeer, en er worden geen wettelijke normen overschreden. Hoewel zeker wenselijk vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid is er dus geen harde noodzaak. De toegangsweg dient als ontsluiting voor de locatie de Waalwaard. Aanpassingen hieraan

horen dan ook thuis in de planvorming voor de Waalwaard. Het verlengen van de toegangsweg zit nu niet in de plannen. Gezien de krappe planning voor zowel de plannen voor de Waalwaard als de plannen voor de verbindingsweg kan het niet op dit moment nog in de plannen worden toegevoegd. In gesprek met de provincie wordt gekeken naar een evaluatie van de situatie 1 of 2 jaar nadat de Beijer op de Waalwaard zit en de verbindingsweg gereed is. Als daaruit blijkt dat er grote problemen zijn kan er alsnog naar alternatieven worden gekeken.

Ad 13.

Een raming van de planschade die naar verwachting zal optreden door het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan is meegenomen bij de totale kostenraming van de weg en onderdeel van de financiële bijdrage door de provincie. Hiermee is het risico voor de gemeente afgedekt. De rapportage over de planschaderisico's is inmiddels definitief en met de betrokkenen gedeeld. Een ieder kan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden een verzoek tot tegemoetkoming in planschade indienen.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

5. dhr. Bob Smulders en mw. Wilma Tak, Waalbandijk 24, 6669 MB Dodewaard

1. Er wordt aangegeven dat er trillingsoverlast door het verkeer op de rondweg wordt verwacht, en hier geen onderzoek naar is gedaan.
2. Er wordt gesteld dat door het ontbreken van een fietspad tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat het recreatieve belang wordt geschaad. Er wordt gepleit voor de aanleg van een fietspad. Dit is ook van belang in het kader van de verkeersveiligheid.
3. De vraag wordt gesteld waarom er 6,2 miljoen euro wordt uitgegeven voor een weg voor een bedrijf met 45 werknemers en geen wezenlijke toegevoegde waarde voor de economie van Dodewaard.
4. Er wordt getwijfeld aan de nut en noodzaak van de verbindingsweg, omdat de geplande woonwijk Fructus voorlopig niet zal worden ontwikkeld. Daarbij wordt aangegeven dat er geen (goede) belangenafweging aan de keuze voor de aanleg van de verbindingsweg ten grondslag ligt.
5. Er wordt gepleit voor het aanleggen van een buitendijkse weg tussen de Dalwag en de verbindingsweg, zodat het vrachtverkeer van en naar de Waalwaard en het overige verkeer niet over de Waalbandijk gaat maar deze alleen kruist. Deze zou in het bestemmingsplan opgenomen dienen te worden. De Waalbandijk kan dan alleen nog voor langzaam verkeer en aanwonenden worden opengesteld.
6. Er wordt gepleit voor een verlenging van de 30 km/uur zone vanaf de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg tot aan de Dalwag. In dat kader wordt er gepleit voor een extra verkeersremmende maatregel nabij de aansluiting met de Dalwag.
7. Er wordt aangegeven dat een handhavingplan noodzakelijk is om de maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen en dat er rekening dient te worden gehouden met een reële snelheid van 50 cq. 60 km/uur.
8. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen, er dient een O-meting te worden uitgevoerd en er is geen rekening gehouden met extra uitstoot van vrachtwagens die de dijk om klimmen.

Oordeel college:

Ad 1.

Er is aanvullend onderzoek gedaan naar trillingen ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg. De conclusies zijn opgenomen in de rapportage "Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard", KOAC-NPC, juli 2012. Er zijn voor de drie panden die het dichtst bij de weg liggen berekeningen uitgevoerd. De conclusie is dat voor elk van de beoordeelde panden de verwachte trillingssterkten ruim onder de van toepassing zijnde grenswaarden voor schade (SBR deel A) en streefwaarden voor hinder (SBR deel B) liggen. Op grond hiervan wordt geen trillingsoverlast verwacht door zwaar verkeer op de verbindingsweg.

Ad 2.

Zie zienswijze 2 punt 3.

Ad 3.

Over de komst van het bedrijf de Beijer BV naar de Waalwaard en de (financiering van) de aanleg van de verbindingsweg zijn door Provinciale Staten en de Gemeenteraad besluiten genomen. Deze worden uitgewerkt in een inpassingsplan voor de Waalwaard en voorliggend bestemmingsplan voor de verbindingsweg. Overigens wordt de verbindingsweg niet voor het bedrijf de Beijer BV aangelegd, zie hiervoor de beantwoording onder punt 4.

Ad 4.

Zie zienswijze 2 punt 1.

Ad 5.

Zie zienswijze 4 punt 12.

Bij een eventuele toekomstige planvorming voor een aanpassing aan de buitendijkse toegangsweg zal de suggestie om deze tussen de Dalwagen en de verbindingsweg te leggen worden meegenomen.

Ad 6.

Zie zienswijze 2 punt 5.

Ad 7.

Zie zienswijze 2 punt 6.

Ad 8.

Zie zienswijze 2 punt 12.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

6. Achmea rechtsbijstand, drs. H.P.W. Havens, namens mw. C.M.J. van Vilsteren-Hooyman (Matensestraat 59 te Dodewaard), Postbus 10100, 5000 JC Tilburg

1. Er wordt aangegeven dat de belangenafweging onvoldoende is, er wordt te veel gewicht toegekend aan de belangen van het bedrijf de Beijer BV, en onvoldoende aan de omwonenden.
2. Er wordt gepleit voor geluidwerende maatregelen nabij de woning en aangegeven dat er nog niet is aangetoond dat er aan de binnenwaarde wordt voldaan.
3. Er wordt gesteld dat er sprake is van visuele hinder.
4. Gesteld wordt dat er onvoldoende alternatieven zijn afgewogen.
5. Er wordt aangegeven dat de bestaande ontsluiting van het perceel weiland achter de woning komt te vervallen, en er een vervangende ontsluiting dient te komen.
6. Er wordt gesteld dat er een onderzoek naar trillingen uitgevoerd dient te worden.
7. Er wordt aangegeven dat er duidelijkheid nodig is over de watercompensatie voor het te dempen water nabij de woning.
8. Aangegeven wordt dat er een samenhang is tussen de aanleg van de verbindingsweg en de komst van de Beijer, en dat daarom een MER noodzakelijk is.
9. Er wordt aangekondigd dat er een planschadeclaim zal worden ingediend.

Oordeel college:

Ad. 1

Het plan voor de weg is niet nieuw, maar staat al 15 jaar op de agenda en is onderbouwd en verankerd in een reeks van door de raad vastgestelde beleidsdocumenten. Al in 1997 is de verbindingsweg opgenomen in de ruimtelijke structuurvisie kom Dodewaard. Op 12 juli 2001 heeft de raad van de toenmalige gemeente Dodewaard met betrekking tot de aanleg van de verbindingsweg ingestemd met een specifieke variant. Daarbij is het gedeelte tussen de Matensestraat en de Kalkestraat opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied Dodewaard, eveneens in 2001 door de raad is vastgesteld. Daarbij is aan de gronden nabij de woning van reclamant reeds de bestemming verkeersweg toegekend. De verbindingsweg is ook onderdeel van de in 2003 door de raad van de gemeente Neder-Betuwe vastgestelde structuurvisie kernen. De gemeente Neder-Betuwe heeft een en ander in de structuurvisie van 2010 nog eens bevestigd. Daarbij is het gedeelte tussen de Matensestraat en de Kalkestraat opgenomen, mede in relatie tot de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Fructus. Verder is aangegeven dat het doortrekken van de verbindingsweg richting de Waalbandijk nader wordt onderzocht. Relevant in dit verband is dat wordt aangegeven dat de (woningbouw)locatie Kalkestein na de aanleg van de

verbindingsweg binnen de toekomstige fysieke begrenzing van de kern te liggen, hetgeen mogelijkheden biedt voor het realiseren van een duurzame dorpsrand. Kalkestein ligt in het gebied tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk.

Het onderzoek naar het doortrekken van de verbindingsweg naar de Waalbandijk is gedaan in de vorm van de uitgevoerde tracéstudie, uitmondend in voorliggend bestemmingsplan. De verbindingsweg tussen de Matensestraat en de Waalbandijk is ook opgenomen in het in 2011 door de raad vastgestelde Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan.

In de genoemde plannen sinds 1997 is de over de onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg opgenomen dat deze dient om:

- de Dalwagen / het centrumgebied van Dodewaard te ontlasten van (vracht)verkeer ten behoeve van een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- het kunnen ontsluiten van nieuw te ontwikkelen woongebied aan de westzijde van Dodewaard.

Duidelijk is dat, om het doel van het ontlasten van het centrumgebied van Dodewaard te kunnen behalen, het aanleggen van een verbindingsweg tussen de Waalbandijk en de Matensestraat noodzakelijk is. Als het gedeelte tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat ontbreekt zal het doorgaande (vracht) verkeer vanaf de Waalbandijk immers nog steeds door het dorp moeten voordat de verbindingsweg kan worden bereikt.

De door de provincie gewenste vestiging van het bedrijf de Beijer BV in de Waalwaard geeft urgentie aan de aanleg van de verbindingsweg. Het nieuwe bedrijf brengt veel vrachtverkeer met zich mee. Om dit op een verantwoorde manier af te wikkelen, is de aanleg van een nieuwe verbindingsweg naar de A15 noodzakelijk. Ook geeft de door de provincie beoogde komst van het bedrijf de mogelijkheid tot financiering van de weg, doordat Provinciale Staten hiervoor middelen beschikbaar hebben gesteld.

De bovenstaand beschreven onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg maakt duidelijk dat deze meerdere doelen dient, en niet alleen ten behoeve van de komst van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard wordt aangelegd. De weg is daarmee een gemeentelijk belang.

Ad 2.

Voor het afwegen van maatregelen is de “Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder” gebruikt. Dit is een wettelijke regeling voor de afweging van geluidsmaatregelen voor wegverkeer en railverkeer. Hieruit blijkt het volgende. De woning aan de Matensestraat 59 is gelegen nabij een rotonde. Op een rotonde is het niet mogelijk een stil wegdektype toe te passen. Ook in de nabijheid van een rotonde kent het aanbrengen van een stil wegdektype duidelijk nadelen, door de nabijheid van de kruising zal het asfalt door remmend en optrekkend verkeer eerder 'oprollen' en/of kapot gereden worden. Bronmaatregelen zijn ter plaatse daarom niet toepasbaar. Er is wel gekeken naar het toepassen van geluidschermen. Met de beschikbare reductiepunten is het voor de Matensestraat 59 mogelijk om maximaal een scherm van 1 meter hoog over 56 meter, 2 meter hoog over 32 meter of 3 meter hoog over 22 meter te plaatsen. Met geen van deze maatregelen kan de geluidbelasting terug worden gebracht tot op of onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor deze woning is daarom een hogere waarde aangevraagd.

Er wordt nog onderzoek gedaan naar het binnenniveau, om na te gaan of er aan de maximale waarde van geluid in de woning wordt voldaan. Als daaruit blijkt dat er maatregelen nodig zijn aan de woning (zoals isolatie) worden deze uitgevoerd.

Ad 3.

In planologische zin is er sprake van een zeer beperkte wijziging, de bestemming verkeersweg wordt gewijzigd in de bestemming verkeer. Bij de feitelijke aanleg van de weg verandert het gebied uiteraard, van een agrarisch gebruik naar een situatie met een weg door het landschap. Het is voorstelbaar dat reclamant aangeeft dit een verslechtering te vinden. Er is echter geen sprake van een onaanvaardbare situatie, de afstand van de weg tot de woning en de vormgeving van de weg met de berm en watergangen is gegeven de situatie passend.

Ad 4.

Het tracé volgt in grote lijnen de loop van de verbindingsweg zoals al sinds 1997 is voorzien. De met name bij het raadsbesluit in 2001 gemaakte afweging voor de ligging van het tracé is nog steeds valide.

Er zijn sinds die tijd geen ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld de bouw of sloop van woningen in de omgeving) die tot een andere conclusie leiden. Het eerste deel van de verbindingsweg, tussen de Bonegraafseweg en de Dodewaardsestraat is reeds jaren geleden aangelegd. Het tracé dat voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt sluit hier rechtstreeks op aan.

Ad 5.

In het geval de aanleg van de verbindingsweg leidt tot een situatie waarbij een perceel zodanig wordt afgesneden dat deze niet langer kan worden bereikt zal hier een alternatief voor worden geboden. In onderhavig geval is deze situatie door middel van de zienswijze niet aangetoond, niet duidelijk wordt dat er geen andere mogelijkheden bestaan vanuit de aan het perceel grenzende woning of via het perceel aan de oostzijde. Er kan onder voorwaarden een uitritvergunning worden verleend om aan te kunnen sluiten op de verbindingsweg.

Ad 6.

Er is aanvullend onderzoek gedaan naar trillingen ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg. De conclusies zijn opgenomen in de rapportage "Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard", KOAC-NPC, juli 2012. Er zijn voor de drie panden die het dichtst bij de weg liggen, waaronder de woning aan de Matensestraat 59, berekeningen uitgevoerd. De conclusie is dat voor elk van de beoordeelde panden de verwachte trillingssterkten ruim onder de van toepassing zijnde grenswaarden voor schade (SBR deel A) en streefwaarden voor hinder (SBR deel B) liggen. Op grond hiervan wordt geen trillingsoverlast verwacht door zwaar verkeer op de verbindingsweg.

Ad 7.

In overleg tussen de gemeente en het waterschap zal de benodigde watercompensatie voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan worden bepaald.

Ad 8.

De onder punt 1 beschreven onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg maakt duidelijk dat deze meerdere doelen dient, en niet alleen ten behoeve van de komst van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard wordt aangelegd. Er is dan ook geen sprake van een zodanige samenhang dat er voor de verbindingsweg sprake is van een m.e.r.-plicht.

Ad 9.

Zie zienswijze 3 punt 8.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

7. dhr. H. Teunissen, Waalbandijk 47, 6669 MB Dodewaard

1. Er wordt aangegeven dat er schade wordt ondervonden door de aanleg van de weg en om compensatie hiervoor gevraagd.
2. Er wordt gevraagd om een uitweg van het perceel op de verbindingsweg.

Oordeel college:

Ad 1.

De gesprekken over de grondverwerving zijn in gang. Uitgangspunt is een volledige schadeloosstelling op basis van de Ontheffingswet.

Ad 2.

In het geval de aanleg van de verbindingsweg leidt tot een situatie waarbij een perceel zodanig wordt afgesneden dat deze niet langer kan worden bereikt zal hier een alternatief voor worden geboden. In onderhavig geval is deze situatie door middel van de zienswijze niet aangetoond, niet duidelijk wordt dat er geen andere mogelijkheden bestaan vanuit de aan het perceel grenzende woning. Er kan onder voorwaarden een uitritvergunning worden verleend om aan te kunnen sluiten op de verbindingsweg.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

8. Alfred Groenendijk makelaardij, Ing. Alfred Groenendijk, namens dhr. A. van Setten en mw. M.W. Beijer (Matensestraat 66 te Dodewaard), Kerkewijk 81c, 3901 EE Veenendaal

1. Er wordt aangegeven dat er goede grond verloren gaat en het overblijvende perceel door de ongunstige vorm minder waarde zal hebben. Daarom wordt gevraagd een locatie voor de weg te zoeken meer westelijk zodat er geen landbouwgrond verloren gaat en er meer ruimte is voor toekomstige woningbouw.
2. Er wordt gevraagd om compensatie van alle schade ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg.

Oordeel college:

Ad 1.

Het tracé volgt in grote lijnen de loop van de verbindingsweg zoals al sinds 1997 is voorzien. De met name bij het raadsbesluit in 2001 gemaakte afweging, voor de ligging van het tracé is nog steeds valide. Er zijn sinds die tijd geen ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld de bouw of sloop van woningen in de omgeving) die tot een andere conclusie leiden. Het eerste deel van de verbindingsweg, tussen de Bonegraafseweg en de Dodewaardsestraat is reeds jaren geleden aangelegd. Het tracé dat voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt sluit hier rechtstreeks op aan. Overigens zijn ook ten westen van de voorziene ligging van de verbindingsweg landbouwgronden gelegen.

Ad 2.

Zie zienswijze 7 punt 1.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

9. dhr. Cees Prins, Brederode 10, 6669 GL Dodewaard

1. Aangegeven wordt dat het ongewenst is dat de Beijer zich op de Waalwaard vestigt en daarmee ook de aanleg van de verbindingsweg ongewenst is.
2. De kosten van de verbindingsweg zijn door de gemeente niet op te brengen.
3. Het bedrijf de Beijer BV is een te zwaar milieubelastend bedrijf.
4. De gemeente zou de belangen van de burgers moeten dienen.
5. De Beijer moet uit Kekerdome weg vanwege natuur, maar in Dodewaard wordt natuur opgeofferd.

Oordeel college:

Ad 1.

Over de komst van het bedrijf de Beijer BV naar de Waalwaard en de (financiering van) de aanleg van de verbindingsweg zijn door Provinciale Staten en de Gemeenteraad besluiten genomen. Deze worden uitgewerkt in een inpassingsplan voor de Waalwaard en voorliggend bestemmingsplan voor de verbindingsweg. Overigens wordt de verbindingsweg niet voor de Beijer aangelegd, zie hiervoor de beantwoording onder punt 4.

Ad 2.

Provinciale Staten van de provincie Gelderland hebben op 30 mei 2012 besloten € 6,2 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de verbindingsweg. De gemeente brengt de gronden in gemeentelijk eigendom in (tussen de Matensestraat en de Kalkestraat). Hiermee is de financiële inspanning voor de gemeente beperkt.

Ad 3.

Deze opmerking richt zich niet op voorliggend bestemmingsplan maar op de locatie de Waalwaard. Van dit punt wordt kennis genomen.

Ad 4.

Zie zienswijze 6 punt 1.

Ad 5.

Deze opmerking richt zich niet op voorliggend bestemmingsplan maar op de locatie de Waalwaard. Van dit punt wordt kennis genomen.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

10. Ten Brinke Vastgoedontwikkelaars, dhr. Richard Reukers, namens de Ontwikkelingscombinatie Fructus, Havenstraat 128, 7005 AG Doetinchem

1. Er wordt verzocht het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat er wordt voldaan aan de voorkeurswaarde geluid op de locatie Fructus.

Oordeel college:

Ad 1.

Voor de locatie Fructus is een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. De maximale geluidbelasting voor de locatie Fructus bedraagt 57 dB. Omdat er nog geen plan voor woningbouw formeel is vastgelegd binnen een bestemmingsplan is er geen juridische basis aanwezig om de berekende geluidbelastingen te toetsten aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Ook is er geen noodzaak tot het treffen van maatregelen of het vaststellen van hogere waarden. Daarnaast zijn de geluidsbelastingen hoger berekend dan uiteindelijk het geval zal zijn, doordat de geluidsbelastingen zijn berekend ter hoogte van de plangrens ("worstcase" situatie waar de hoogste belasting optreedt). De gevels van de te realiseren woningen zullen bij invulling van de plannen op grotere afstand van de nieuwe verbindingsweg aanwezig kunnen zijn. Bij vaststelling van het bestemmingsplan voor deze locatie zal nader onderzoek moeten uitwijzen of het doelmatig is maatregelen te treffen.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

11. Fam. Jansen, Waalbandijk 48, 6669 MC Dodewaard

1. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de afwatering van de weg en de aanliggende percelen
2. Door de kleine afstand tussen de weg en de schuur wordt de exploitatie van het perceel naast de schuur belemmerd.
3. Er wordt schade verwacht aan de gebouwen nabij de verbindingsweg.
4. Het onderzoek naar trillingen is onzorgvuldig geweest, er is niet met oudere vrachtauto's en landbouwvoertuigen gemeten.
5. Er wordt verzocht om een uitrit voor de woning Waalbandijk 49.

Oordeel college:

Ad 1.

De afwatering van de weg is in de planvorming meegenomen. Hierbij is de conclusie getrokken dat een goede afvoer van overtollig hemelwater is gegarandeerd en er geen sprake zal zijn van wateroverlast. Daarbij wordt opgemerkt dat er door de aanwezigheid van het talud ter plaatse van het perceel van reclamant brede bermen aanwezig zijn (9-14 meter breed). Een deel van het hemelwater zal binnen deze berm infiltreren, het overtollige water kan via de aanliggende greppel worden afgevoerd naar de watergangen.

Ad 2.

Zie zienswijze 7 punt 1.

Ad 3.

Er is aanvullend onderzoek gedaan naar trillingen ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg. De conclusies zijn opgenomen in de rapportage "Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard", KOAC-NPC, juli 2012. Er zijn voor de drie panden die het dichtst bij de weg liggen, waaronder de schuur van reclamant, berekeningen uitgevoerd. De conclusie is dat voor elk van de beoordeelde panden de verwachte trillingssterkten ruim onder de van toepassing zijnde grenswaarden voor schade (SBR deel A) en streefwaarden voor hinder (SBR deel B) liggen. Op grond hiervan wordt geen trillingsoverlast verwacht door zwaar verkeer op de verbindingsweg. Voorafgaand aan de aanleg van de verbindingsweg zal een opname worden gedaan van de staat van de bebouwing. Eventueel optredende schade als gevolg van de verbindingsweg zal worden vergoed.

Ad 4.

Het uitgevoerde onderzoek naar trillingen is uitgevoerd door een gerenommeerd en ervaren bureau. De toegepaste onderzoeksmethode steunt op de vigerende richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) voor het onderzoek naar trillingsoverlast. Het onderzoek m.b.t het aspect schade door trillingen voldoet

aan de eisen voor een beperkte meting conform de SBR-richtlijn deel A. Een beperkte meting is een gangbare aanpak die veel wordt toegepast om de trillingsbelasting op de hoofddraagconstructie van een pand te bepalen. Het onderzoek is gericht op herhaald kortdurende trillingen die kenmerkend zijn voor verkeerstrillingen. Verkeerstrillingen ontstaan als gevolg van de interactie tussen het voertuig en de onvlakheid/oneffenheid in de weg. Het zijn vooral grote voertuigen die deze trillingen veroorzaken; personenauto's veroorzaken geen trillingen van betekenis. Het is minder relevant of er nieuwere of oudere vrachtwagens zijn gebruikt. In het onderzoek is echter bewust een representatieve vrachtwagen van De Beijer BV gekozen, omdat dit type toekomstig vaak zal passeren.

Ad 5.

In het geval de aanleg van de verbindingsweg leidt tot een situatie waarbij een perceel zodanig wordt afgesneden dat deze niet langer kan worden bereikt zal hier een alternatief voor worden geboden. In onderhavig geval is deze situatie door middel van de zienswijze niet aangetoond, aan de ontsluitingssituatie van de woning aan de Waalbandijk 49 vinden geen veranderingen plaats. Er kan onder voorwaarden een uitritvergunning worden verleend om aan te kunnen sluiten op de verbindingsweg.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

12. Dhr. J. Welles, Waalbandijk 55, 6669 MC Dodewaard

1. Er wordt aangegeven dat de gemeente voorbij gaat aan de bezwaren die er vanuit Dodewaard bestaan tegen de komst van de Beijer en de verbindingsweg.
2. Er zijn betere alternatieven voor de vestiging van de Beijer.
3. De veiligheid van de fietsers op de dijk komt ernstig in het geding.
4. Er wordt gesteld dat het niet meer mogelijk zal zijn om vanaf de woning de dijk op te rijden.

Oordeel college:

Ad 1.

Zie zienswijze 6 punt 1.

Ad 2.

Deze opmerking richt zich niet op voorliggend bestemmingsplan maar op de locatie de Waalwaard. Van dit punt wordt kennis genomen.

Ad 3.

Er is gedetailleerd gekeken naar de situatie op de Waalbandijk, zoals omschreven in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en in de tracéstudie. De intensiteit op de Waalbandijk neemt eveneens toe door de realisatie van het tracé. Er vindt daarbij een sterke stijging plaats van de hoeveelheid zwaar vrachtverkeer, samenhangend met de komst van het nieuwe bedrijf op de Waalwaard. De toename van de intensiteit, inclusief het zware vrachtverkeer, kan worden verwerkt op de dijk. In dat kader wordt opgemerkt dat er ook in de bestaande situatie vrachtverkeer in twee richtingen op het wegvak aanwezig is (circa 80 passages van zwaar verkeer, telling 2011). Op het verderop gelegen gedeelte van de dijk met een vergelijkbaar profiel, tussen de Pluimenburgsestraat en de Welysestraat, gaat het om circa 280 passages van zwaar verkeer. De huidige situatie geeft blijk van een passende verkeersafwikkeling. De breedte van de dijk bedraagt op dit wegvak circa 5,50 meter. Twee vrachtwagens kunnen elkaar met lage snelheid passeren. Een lage snelheid is wenselijk in verband met het passeren van langzaam verkeer. Op het deel van de Waalbandijk tussen de aansluiting van de verbindingsweg en de toegangsweg naar de Waalwaard wordt een snelheid van 30 km/uur ingesteld en met maatregelen afgedwongen. De dijk wordt bewust niet verbreed, omdat door een verbreding er eerder sneller wordt gereden. De dijk laat geen ruimte voor elkaar gelijktijdig passerende (vracht)auto's en fietsers. Auto's en vrachtauto's zullen, net als in de huidige situatie, op elkaar moeten wachten om fietsers te kunnen passeren. Ondanks de toename van de intensiteit en het hoge aandeel vrachtverkeer, is de verkeerssituatie passend.

Er zijn verschillende maatregelen in het plan opgenomen om een maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen op de Waalbandijk tussen de kruisingen met de verbindingsweg en de toegangsweg naar de Waalwaard:

- Het instellen van 30 km/uur in de vorm van markering op het wegdek aan het begin en aan het einde van het weggedeelte inclusief het aanbrengen van bebording;

- De bestaande fietssuggestiestroken op het weggedeelte benadrukken door deze uit te voeren in rood asfalt. Het voordeel hiervan is dat fietsers en voetgangers zich veiliger voelen en het gemotoriseerd verkeer meer het gevoel krijgen dat zij zich in een verblijfsgebied bevinden;
- Het realiseren van een extra tweezijdige versmalling op het wegvak tussen de aansluiting van de verbindingsweg en de kerk om een hoge snelheid te voorkomen. Op het andere wegvak, tussen de kerk en de aansluiting van de toegangsweg ligt al een tweezijdige versmalling. Het effect van dergelijke maatregelen is positief. Er dient wel kritisch naar de dimensionering ervan te worden gekeken om tot een optimale snelheidsremming te komen.

Zo zijn er straks op korte afstand van de kruising tussen de verbindingsweg en de Waalbandijk een wegversmalling, de bocht om de kerk, de bestaande wegversmalling en de aansluiting van de toegangsweg van de Waalwaard op de Waalbandijk. Er is vertrouwen in de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

Ad 4.

De aantakking van de woning van reclamant op de dijk wordt niet aangepast. De verkeersintensiteit neemt toe, echter niet zodanig dat er geen mogelijkheid meer is om vanaf de woning de dijk te bereiken.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

13. Fam. Pras, Waalbandijk 72a, 6669 MD Dodewaard

1. Er wordt gesteld dat aangetoond moet worden dat de snelheid op de Waalbandijk daadwerkelijk 30 km/uur zal bedragen en dat een handhavingplan noodzakelijk is om de maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen.
2. Er wordt gesteld dat de wegbreedte van de Waalbandijk ontoereikend is om het verkeer af te wikkelen. De Waalbandijk zal als route minder veilig en onaantrekkelijk worden.
3. Er wordt aangegeven dat bijlage 7 (voorlopig ontwerp+) bij de tracéstudie ontbreekt.
4. Er wordt gesteld dat het nodig is om de geluidsbelasting die voortkomt uit de vestiging van het bedrijf de Beijer op de Waalwaard op te tellen bij de geluidsbelasting ten gevolge van de toenemende verkeersintensiteit, en dat er rekening dient te worden gehouden met een snelheid van 50 cq. 60 km/uur.
5. Er wordt aangegeven dat er geen rekening is gehouden met het extra geluid die vrachtwagens veroorzaken als ze de dijk op moeten klimmen.
6. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde trillingonderzoek: de gebruikte vrachtwagens voor de metingen zijn niet representatief, er is alleen met constante snelheid gemeten en niet met remmen en optrekken, er geen rekening gehouden met het beklimmen van de dijk en er is alleen rekening gehouden met het vrachtverkeer ten gevolge van de Beijer, en niet met het totale aanwezige verkeer.
7. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen, er dient een 0-meting te worden uitgevoerd en er is geen rekening gehouden met extra uitstoot van vrachtwagens die de dijk om klimmen.
8. Er wordt aangegeven dat een archeologische vindplaats de westelijk georiënteerde opgang van de toegangsweg naar de Waalbandijk verhindert.
9. Er wordt gepleit voor het aanleggen van een buitendijkse toegangsweg, zodat het vrachtverkeer van en naar de Waalwaard niet over de Waalbandijk gaat maar deze alleen kruist.
10. Er wordt aangegeven dat het woongenot en de leefbaarheid negatief worden beïnvloed, en dat daardoor verwacht wordt dat de waarde van de woning zal verminderen. Het aspect planschade dient te worden meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Oordeel college:

Ad 1.

Zie zienswijze 2 punt 6.

Ad 2.

Zie zienswijze 2 punt 4.

Ad 3.

Zie zienswijze 4 punt 5.

Ad 4.

Het plan voor de weg is niet nieuw, maar staat al 15 jaar op de agenda en is onderbouwd en verankerd in een reeks van door de raad vastgestelde beleidsdocumenten. Al in 1997 is de verbindingsweg opgenomen in de ruimtelijke structuurvisie kom Dodewaard. Op 12 juli 2001 heeft de raad van de toenmalige gemeente Dodewaard met betrekking tot de aanleg van de verbindingsweg ingestemd met een specifieke variant. Daarbij is het gedeelte tussen de Matensestraat en de Kalkestraat opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied Dodewaard, eveneens in 2001 door de raad is vastgesteld. Daarbij is aan de gronden nabij de woning van reclamant reeds de bestemming verkeersweg toegekend. De verbindingsweg is ook onderdeel van de in 2003 door de raad van de gemeente Neder-Betuwe vastgestelde structuurvisie kernen. De gemeente Neder-Betuwe heeft een en ander in de structuurvisie van 2010 nog eens bevestigd. Daarbij is het gedeelte tussen de Matensestraat en de Kalkestraat opgenomen, mede in relatie tot de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Fructus. Verder is aangegeven dat het doortrekken van de verbindingsweg richting de Waalbandijk nader wordt onderzocht. Relevant in dit verband is dat wordt aangegeven dat de (woningbouw)locatie Kalkestein na de aanleg van de verbindingsweg binnen de toekomstige fysieke begrenzing van de kern te liggen, hetgeen mogelijkheden biedt voor het realiseren van een duurzame dorpsrand. Kalkestein ligt in het gebied tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk.

Het onderzoek naar het doortrekken van de verbindingsweg naar de Waalbandijk is gedaan in de vorm van de uitgevoerde tracéstudie, uitmondend in voorliggend bestemmingsplan. De verbindingsweg tussen de Matensestraat en de Waalbandijk is ook opgenomen in het in 2011 door de raad vastgestelde Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan.

In de genoemde plannen sinds 1997 is de over de onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg opgenomen dat deze dient om:

- de Dalwagen / het centrumgebied van Dodewaard te ontlasten van (vracht)verkeer ten behoeve van een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- het kunnen ontsluiten van nieuw te ontwikkelen woongebied aan de westzijde van Dodewaard.

Duidelijk is dat, om het doel van het ontlasten van het centrumgebied van Dodewaard te kunnen behalen, het aanleggen van een verbindingsweg tussen de Waalbandijk en de Matensestraat noodzakelijk is. Als het gedeelte tussen de Waalbandijk en de Kalkestraat ontbreekt zal het doorgaande (vracht) verkeer vanaf de Waalbandijk immers nog steeds door het dorp moeten voordat de verbindingsweg kan worden bereikt.

De door de provincie gewenste vestiging van het bedrijf de Beijer BV in de Waalwaard geeft urgentie aan de aanleg van de verbindingsweg. Het nieuwe bedrijf brengt veel vrachtverkeer met zich mee. Om dit op een verantwoorde manier af te wikkelen, is de aanleg van een nieuwe verbindingsweg naar de A15 noodzakelijk. Ook geeft de door de provincie beoogde komst van het bedrijf de mogelijkheid tot financiering van de weg, doordat Provinciale Staten hiervoor middelen beschikbaar hebben gesteld.

De bovenstaand beschreven onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg maakt duidelijk dat deze meerdere doelen dient, en niet alleen ten behoeve van de komst van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard wordt aangelegd. De weg is daarmee een gemeentelijk belang. Er is aldus geen onlosmakelijk verband tussen de komst van het bedrijf de Beijer BV en de aanleg van de verbindingsweg. Er is dan ook geen noodzaak om de geluidsbelasting van de Waalwaard of andere bedrijfslocaties in de omgeving op te tellen bij de berekende geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg.

Ad 5.

Zie zienswijze 2 punt 9.

Ad 6.

Zie zienswijze 2 punt 11.

Ad 7.

Zie zienswijze 2 punt 12.

Ad 8.

Zie zienswijze 4 punt 11.

Ad 9.

Zie zienswijze 4 punt 12.

Ad 10.

Zie zienswijze 4 punt 13.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

14. Fam. T. Kuiper – te Winkel, Kersenbongerd 27, 6669 BZ Dodewaard

1. Gesteld wordt dat de aanleiding voor de aanleg van de verbindingsweg onjuist / incompleet is weergegeven, omdat de werkelijke aanleiding de vestiging van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard is en de geplande woonwijk Fructus voorlopig niet zal worden ontwikkeld. Hiermee zou voldoende motivatie voor de aanleg van de verbindingsweg ontbreken.
2. Er wordt aangegeven dat het gedeelte van de verbindingsweg tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk / toegangsweg naar de Waalwaard niet eerder in plannen is opgenomen.
3. Er is geen sprake van een deugdelijke belangenafweging, het plan is niet maatschappelijk uitvoerbaar.
4. Het onderzoek naar trillingen is ondeugdelijk.
5. Er dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.
6. De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond, de komst van de Beijer is nog niet zeker, de gronden zijn nog niet verworven en er is geen inzicht in de planschade.
7. De planvorming voor de verbindingsweg en de Waalwaard dient in samenhang te worden gezien.
8. De conclusies van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro ontbreken.
9. Er wordt aangegeven dat er geen sprake is van een positief saldo wat betreft de geluidssituatie in Dodewaard, de situatie zal algemeen verslechteren, met name langs de Waalbandijk.
10. Er worden vragen gesteld bij het uitgevoerde geluidsonderzoek, of hier de juiste aannames in zijn gedaan en er wordt gesteld dat er ook voor 30 km/uur wegen inzicht in geluid dient te worden gegeven.
11. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen.
12. De regels van het bestemmingsplan (artikel 13.2) geven te veel flexibiliteit om de weg op te kunnen schuiven.
13. Er is onvoldoende aandacht voor langzaam verkeer door het ontbreken van een fietsvoorziening bij de Waalbandijk.

Oordeel college:

Ad 1.

Zie zienswijze 2 punt 1.

Ad 2.

Het tracé volgt in grote lijnen de loop van de verbindingsweg zoals al sinds 1997 is voorzien. De met name bij het raadsbesluit in 2001 gemaakte afweging, voor de ligging van het tracé is nog steeds valide. Hierbij heeft de raad zich gebaseerd op studies van de stedenbouwkundige bureaus BRO ('Uitgangspuntennotitie omleidingsweg', 2001) en Sonsbeek ('Nadere afweging tracévarianten rondweg', 2001). Deze studies geven een analyse van de verkeerssituatie van Dodewaard en een afweging van verschillende tracés. Er wordt aangesloten bij het deel van de verbindingsweg tussen de A15 en de Matensestraat, dat op dat moment in het kader van de aanleg van de Betuweroute wordt gerealiseerd. Voor een keuze van de verdere loop van het tracé worden naast verkeerskundige aspecten ook nadrukkelijk ruimtelijke overwegingen afgewogen. Het gaat hierbij om landschap, cultuurhistorie, woningen in de omgeving en specifieke technische aspecten zoals de aanwezigheid van een hogedruk-gasleiding waar rekening mee gehouden moet worden. Ook de relatie met de bestaande kern van Dodewaard en de mogelijkheden voor de ontwikkeling van woongebieden maken onderdeel uit van de afweging. Uitkomst van de studies en het besluit van de raad is een keuze voor een tracé dat in het verlengde van de kruising van de Dodewaardsestraat met de Matensestraat ligt, de Kalkestraat kruist nabij huisnummer 30 en op de Waalbandijk aantakt tussen de huisnummers 50 en 52. Voor de kruisingen met de Matensestraat en de Kalkestraat zijn rotondes voorzien. Het deel van de

verbindingsweg dat tussen de Matensestraat en de Kalkestraat ligt wordt vervolgens in het bestemmingsplan buitengebied Dodewaard opgenomen, dat ook in 2001 door de raad is vastgesteld. Er zijn sinds die tijd geen ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld de bouw of sloop van woningen in de omgeving) die tot een andere conclusie leiden. Wat wel een nieuwe ontwikkeling is die aanleiding geeft tot een andere keuze voor de precieze loop van het tracé is dat de hogedruk-gasleiding komt te vervallen. Deze leiding was nodig om grote hoeveelheden gas naar de steenovens op de Waalwaard te brengen. Met het vertrek van de steenfabriek is ook de noodzaak voor dergelijke hoeveelheden gas en de leiding vervallen. De Gasunie heeft in maart 2012 een vergunning aangevraagd voor het verwijderen van de leiding. Het tracé is hierop aangepast, door een grotere afstand aan te houden tot de omliggende woningen bij de Waalbandijk (de huisnummers 47, 48 en 49). Het eerste deel van de verbindingsweg, tussen de Bonegraafseweg en de Dodewaardsestraat is reeds jaren geleden aangelegd. Het tracé dat voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt sluit hier rechtstreeks op aan.

Ad 3.

De bovenstaand beschreven onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg maakt duidelijk dat deze meerdere doelen dient, en niet alleen ten behoeve van de komst van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard wordt aangelegd. De weg is daarmee een gemeentelijk belang. Het voorliggende bestemmingsplan kent een gedegen onderbouwing en belangenafweging.

Ad 4.

Het onderzoek naar trillingen is uitgevoerd door een gerenommeerd en ervaren bureau. De toegepaste onderzoeksmethode steunt op de vigerende richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) voor het onderzoek naar trillingsoverlast. Het onderzoek m.b.t. het aspect schade door trillingen voldoet aan de eisen voor een beperkte meting conform de SBR-richtlijn deel A. Een beperkte meting is een gangbare aanpak die veel wordt toegepast om de trillingsbelasting op de hoofddraagconstructie van een pand te bepalen. Het onderzoek is gericht op herhaald kortdurende trillingen die kenmerkend zijn voor verkeerstrillingen. Er is aanvullend aan het trillingsonderzoek op de Waalbandijk een prognose opgesteld voor de trillingen ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg ("Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard", KOAC-NPC, juli 2012). Hierin is ook een update van de verkeersgegevens voor de Waalbandijk meegenomen, waarbij is gerekend met het totale (zware) verkeer conform de prognose voor het jaar 2024. Hieruit blijkt dat, hoewel er sprake is van meer passages van zwaar verkeer, de conclusies van het onderzoek in stand blijven.

Er zijn voor de drie panden die het dichtst bij de weg liggen berekeningen uitgevoerd. De conclusie is dat voor elk van de beoordeelde panden de verwachte trillingssterkten ruim onder de van toepassing zijnde grenswaarden voor schade (SBR deel A) en streefwaarden voor hinder (SBR deel B) liggen. Op grond hiervan wordt geen trillingsoverlast verwacht door zwaar verkeer op de verbindingsweg.

Ad 5.

De conclusie dat het plan niet MER-plichtig is en er geen Passende Beoordeling hoeft te worden opgesteld is gebaseerd op een gedegen analyse van het wettelijk kader milieueffectbeoordeling (Besluit milieueffectrapportage), een mogelijke samenhang met de planvorming voor de Waalwaard en de Natuurbeschermingswet 1998 inclusief mogelijke cumulatieve effecten. De resultaten hiervan zijn kort beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan en uitvoeriger in het als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen Natuuronderzoek. Hiermee, en met de beschrijving van de andere relevante milieuaspecten inclusief de bijbehorende onderzoeken, is invulling gegeven aan de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Ad 6.

Een tijdige realisatie van de verbindingsweg, voordat het bedrijf de Beijer BV daadwerkelijk op de Waalwaard van start gaat, is van groot belang. Dit om er voor te zorgen dat de grote hoeveelheid vrachtverkeer die het bedrijf met zich meebrengt niet via de kern van Dodewaard en/of Wely wordt afgewikkeld maar buiten de kern om. De planning hiervoor is krap, de huidige locatie van de Beijer in de Millingerwaard dient per begin 2015 verlaten te zijn, dus ook op dat moment dient de nieuwe bedrijfslocatie beschikbaar te zijn. In verband met deze krappe planning loopt de planvorming voor de verbindingsweg en voor de Waalwaard gelijk op. Voor de verbindingsweg stelt de gemeente een bestemmingsplan op, voor de Waalwaard maakt de provincie een inpassingsplan.

Provinciale Staten van de provincie Gelderland hebben op 30 mei 2012 besloten € 6,2 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de verbindingsweg. Het budget voor de plankosten en de grondverwerving, een bedrag van € 1,2 miljoen, is direct beschikbaar. De plankosten worden aangewend ten behoeve van de planvorming die nu loopt. Ook de grondverwerving is in gang gezet, hiervoor zijn gesprekken gaande met alle betrokken grondeigenaren, waaronder reclamant. Over de voorwaarden waaronder de realisatiekosten voor de aanleg van de verbindingsweg Dodewaard feitelijk beschikbaar worden gesteld, inclusief een koppeling aan het moment dat duidelijk is dat het bedrijf de Beijer BV zich daadwerkelijk op de Waalwaard vestigt, zal nog een overeenkomst tussen gemeente en provincie worden gesloten.

De gemeente heeft de betrokken gronden tussen de Matensestraat en de Kalkestraat (vrijwel) volledig in eigendom. Voor de aanleg van een weg vigeert het bestemmingsplan buitengebied Dodewaard 2001 dat aan de gronden de bestemming 'verkeersweg' toekent. Voor het gedeelte tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk worden de betrokken gronden verworven en het bestemmingsplan aangepast om de aanleg van de weg mogelijk te maken.

Een raming van de planschade die naar verwachting zal optreden door het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan is meegenomen bij de totale kostenraming van de weg en onderdeel van de financiële bijdrage door de provincie. Hiermee is het risico voor de gemeente afgedekt. De rapportage over de planschaderisico's is inmiddels definitief en met de betrokkenen gedeeld.

Ad 7.

Zie zienswijze 2 punt 2.

Ad 8.

De aanleg van de verbindingsweg raakt geen rijksbelangen, daarom is afgezien van vooroverleg met rijksdiensten. In het kader van het vooroverleg is er goed en constructief overleg gevoerd met het waterschap, de conclusies hiervan zijn verwerkt in de waterparagraaf. Er is voorts in nauwe afstemming met de provincie gewerkt.

Ad 9.

Zie zienswijze 4 punt 8.

Ad 10.

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek gaat uit van een prognose van de verkeersintensiteit voor het jaar 2024 met een reële verdeling tussen personenauto's en zwaar verkeer, en omvat het huidige verkeer, het vrachtverkeer van de Beijer en de autonome groei van het verkeer. In het onderzoek is ook de Waalbandijk betrokken, hier is in het kader van de vraag of er sprake is van een reconstructie en in het kader van een goede ruimtelijke ordening in beeld gebracht wat de effecten op het gebied van geluid zijn.

Ad 11.

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is volgens de hiervoor geldende wettelijke vereisten uitgevoerd. Bijlage 2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft grenswaarden voor de concentraties in de buitenlucht van de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), omdat de achtergrondconcentraties van deze stoffen de grenswaarden benaderen. Er kan vanuit worden gegaan dat de andere luchtverontreinigende stoffen zoals aangegeven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm) ruim voldoen aan de gestelde normen. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL) worden onder andere de rekenmethoden beschreven voor verschillende situaties. In dit onderzoek is gerekend met SRM 1 en 2. De concentratie inclusief de achtergrondwaarde ligt voor zowel PM₁₀ als voor NO₂ ver beneden de grenswaarde uit de Wet Milieubeheer.

Ad 12.

De flexibiliteit geldt binnen het plangebied. Het plangebied is beperkt tot de voor de uitvoering van de aanleg van de weg benodigde gronden. Het is, anders dan reclamant veronderstelt, niet mogelijk om op basis van voorliggend bestemmingsplan de weg 20 meter dichter bij de omliggende woningen aan te leggen, omdat dit zou betekenen dat het plangebied wordt overschreden, hetgeen niet mogelijk is.

Ad 13.

Zie zienswijze 12 punt 3.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

15. Fam. G. van Setten, Matensestraat 61, 6669 CH Dodewaard

1. De rotonde bij de Matensestraat ligt te dicht bij de in-/uitrit van de woning/het bedrijf op de Matensestraat 61 waardoor een vrij onmogelijke en verkeersonveilige situatie ontstaat.
2. De aanleg van de rotonde leidt tot een ongewenst verlies van boomkwekerijgrond, er wordt gevraagd de rotonde en weg op te schuiven zodat er geen invloed is op het eigendom.
3. De aanleg van de rotonde geeft lichthinder in de woning.
4. De aanleg van een B-watgang langs de erfgrans geeft een nadelige invloed op de boomkwekerijgronden.
5. Er is niet voldoende onderzoek gedaan naar geluidsreducerende maatregelen, zoals geluidsarm asfalt of het terugbrengen van de maximum snelheid.
6. Het geluidsonderzoek houdt geen rekening met een verdere groei van het verkeer.
7. Er wordt een waardedaling van de woning voorzien door de geluidstoename.

Oordeel college:

Ad 1.

De geplande rotonde op de kruising van de verbindingsweg met de Matensestraat laat, anders dan reclamant veronderstelt, ruim voldoende ruimte voor de in-/uitrit van de woning/het bedrijf, ook voor vrachtverkeer.

Ad 2.

Het tracé volgt in grote lijnen de loop van de verbindingsweg zoals al sinds 1997 is voorzien. De met name bij het raadsbesluit in 2001 gemaakte afweging voor de ligging van het tracé is nog steeds valide. Er zijn sinds die tijd geen ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld de bouw of sloop van woningen in de omgeving) die tot een andere conclusie leiden. Het eerste deel van de verbindingsweg, tussen de Bonegraafseweg en de Dodewaardsestraat is reeds jaren geleden aangelegd. Het tracé dat voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt sluit hier rechtstreeks op aan. De aanwezige ruimte is door de aanwezigheid van de woning aan de Matensestraat 59 beperkt. De rotonde vervangt een bestaande kruising. Het verleggen van de bestaande kruising zou betekenen dat de bestaande wegen over een aanzienlijke lengte dienen te worden verlegd. Dit is een ingrijpende maatregel. Overigens zijn ook ten oosten van de voorziene ligging van de verbindingsweg landbouwgronden gelegen, zodat ook daar sprake zou zijn van een verlies van landbouwgrond.

De gesprekken over de grondvererving zijn in gang. Uitgangspunt is een volledige schadeloosstelling op basis van de Ontheffingswet.

Ad 3.

De afstand tussen de rotonde en de woning van reclamant bedraagt circa 100 meter. Het gebied tussen de woning en de rotonde is, zoals reclamant aangeeft, in gebruik als boomkwekerijgrond, onderdeel van de huiskavel. Er zal dan ook geen sprake zijn van onaanvaardbare lichthinder voor de woning.

Ad 4.

Het betreft het op profiel brengen van de bestaande b-watgang op de grens van het perceel van reclamant, er is dus geen sprake van een nieuwe watgang of een verandering van de status. Aan de zijde van het eigendom van reclamant verandert de watgang niet. De diepte van de watgang verandert niet of nauwelijks. Er kan, net als in de huidige situatie, in overeenstemming met de spelregels van het waterschap een voortzetting van het gebruik van het perceel als bomenkweekgrond plaatsvinden. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van nadeel/schade.

Ad 5.

Voor het afwegen van maatregelen is de "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder" gebruikt. Dit is een wettelijke regeling voor de afweging van geluidsmaatregelen voor wegverkeer en railverkeer. Hieruit blijkt het volgende. De woning aan de Matensestraat 61 is gelegen nabij een rotonde.

Op een rotonde is het niet mogelijk een stil wegdektype toe te passen. Ook in de nabijheid van een rotonde kent het aanbrengen van een stil wegdektype duidelijk nadelen, door de nabijheid van de kruising zal het asfalt door remmend en optrekkend verkeer eerder 'oprollen' en/of kapot gereden worden. Bronmaatregelen zijn ter plaatse daarom niet toepasbaar. Er is wel gekeken naar het toepassen van geluidschermen. Met de beschikbare reductiepunten voor de Matensestraat 61 kan maximaal een geluidscherm geplaatst worden van respectievelijk 1 meter hoog over een lengte van 45 meter of 2 meter hoog over een lengte van 25 meter. Met geen van deze maatregelen kan de geluidbelasting terug worden gebracht tot op of onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor deze woning is daarom een hogere waarde aangevraagd.

Er wordt nog onderzoek gedaan naar het binnenniveau, om na te gaan of er aan de maximale waarde van geluid in de woning wordt voldaan. Als daaruit blijkt dat er maatregelen nodig zijn aan de woning (zoals isolatie) worden deze uitgevoerd.

Voor het bepalen van de functie en maximum snelheid van de weg is een analyse uitgevoerd die heeft uitgemond in de keuze voor een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/uur. Voor de snelheid zijn de volgende argumenten te benoemen:

- Het realiseren van een gebiedsontsluitingsweg sluit aan op het vigerend gemeentelijk beleid. In het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan (NBVVP, 2011) is het noordelijk deel van de verbindingsweg aangegeven als gebiedsontsluitingsweg in aansluiting op de bestaande weg tussen Bonegraafseweg en Matensestraat;
- Een gebiedsontsluitingsweg zorgt op dit deel voor een vlotte doorstroming van het verkeer;
- Een lagere snelheid is op dit traject moeilijk af te dwingen in verband met de relatief lange rechtstand.

Ad 6.

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek gaat uit van een prognose van de verkeersintensiteit voor het jaar 2024 met een reële verdeling tussen personenauto's en zwaar verkeer, en omvat het huidige verkeer, het verkeer van de Beijer en de autonome groei van het verkeer.

Ad 7.

Zie zienswijze 3 punt 8.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

16. Fam. Lenselink, Waalbandijk 62b, 6669 MC Dodewaard

1. Gesteld wordt dat de aanleiding voor de aanleg van de verbindingsweg onjuist / incompleet is weergegeven, omdat de werkelijke aanleiding de vestiging van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard is. Hiermee zou voldoende motivatie voor de aanleg van de verbindingsweg ontbreken.
2. De planvorming voor zowel de Waalwaard als de verbindingsweg zou integraal moeten worden beschouwd om tot een goede beoordeling van alle effecten te komen.
3. Er wordt gesteld dat aangetoond moet worden dat de snelheid op de Waalbandijk daadwerkelijk 30 km/uur zal bedragen en dat een handhavingsplan noodzakelijk is om de maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen.
4. Er wordt gesteld dat de wegbreedte van de Waalbandijk ontoereikend is om het verkeer af te wikkelen. De Waalbandijk zal als route minder veilig en onaantrekkelijk worden.
5. Er wordt aangegeven dat bijlage 7 (voorlopig ontwerp+) bij de tracéstudie ontbreekt.
6. Er wordt gepleit voor het aanleggen van een buitendijkse weg tussen de Dalwagen en de verbindingsweg, zodat het vrachtverkeer van en naar de Waalwaard en het overige verkeer niet over de Waalbandijk gaat maar deze alleen kruist. Deze zou in het bestemmingsplan opgenomen dienen te worden. De Waalbandijk kan dan alleen nog voor langzaam verkeer en aanwonenden worden opengesteld.
7. Er wordt gepleit voor een verlenging van de 30 km/uur zone vanaf de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg tot aan de Dalwagen en het aanbrengen van extra verkeersremmende maatregelen in de vorm van drempels.
8. Er wordt gesteld dat het nodig is om de geluidbelasting die voortkomt uit de vestiging van het bedrijf de Beijer op de Waalwaard op te tellen bij de geluidbelasting ten gevolge van de toenemende

verkeersintensiteit, en dat er rekening dient te worden gehouden met een snelheid van 50 cq. 60 km/uur en met extra geluid door het beklimmen van de dijk door vrachtauto's.

9. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde trillingonderzoek: de gebruikte vrachtwagens voor de metingen zijn niet representatief, er is alleen met constante snelheid gemeten en niet met remmen en optrekken, er geen rekening gehouden met het beklimmen van de dijk en er is alleen rekening gehouden met het vrachtverkeer ten gevolge van de Beijer, en niet met het totale aanwezige verkeer.

10. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen, er dient een O-meting te worden uitgevoerd en er is geen rekening gehouden met extra uitstoot van vrachtwagens die de dijk om klimmen.

11. Er wordt aangegeven dat een archeologische vindplaats de westelijk georiënteerde opgang van de toegangsweg naar de Waalbandijk verhinderd.

12. Er wordt aangegeven dat het woongenot en de leefbaarheid negatief worden beïnvloed, en dat daardoor verwacht wordt dat de waarde van de woning zal verminderen. Het aspect planschade dient te worden meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Oordeel college:

Ad 1.

Zie zienswijze 2 punt 1.

Ad 2.

Zie zienswijze 2 punt 2.

Ad 3.

Zie zienswijze 4 punt 3.

Ad 4.

Zie zienswijze 2 punt 4.

Ad 5.

Zie zienswijze 4 punt 5.

Ad 6.

Zie zienswijze 5 punt 5.

Ad 7.

Zie zienswijze 2 punt 5.

Ad 8.

Uit de beantwoording van punten 1 en 2 blijkt dat er geen onlosmakelijk verband is tussen de komst van het bedrijf de Beijer BV en de aanleg van de verbindingsweg. Hiermee is er ook geen noodzaak om de geluidsbelasting van de Waalwaard of andere bedrijfslocaties in de omgeving op te tellen bij de berekende geluidsbelasting ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg.

Er is voor de Waalbandijk gerekend met de maximum toelaatbare snelheid van 30 km/uur.

Volledigheidshalve zijn in het akoestisch onderzoek ook de resultaten van de berekeningen bij een snelheid van 50 km/uur opgenomen. Hieruit blijkt dat ook bij deze snelheid aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

De berekeningen voor het aspect geluid zijn verricht met het computerprogramma Geomilieu (versie 1.91). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enz.

In de rekenmethodieken is rekening gehouden met de hoogteligging van de weg. Daarnaast dient in bepaalde gevallen rekening te worden met het geluid welke voertuigen extra maken als gevolg van het overbruggen van hoogteverschillen. Volgens paragraaf 2.4.3 van Bijlage 3 van het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 dient, indien het stijgend gedeelte van het verkeer een helling van ten

minste 3% moet overwinnen over een hoogteverschil van minstens 6 m, er een hellingcorrectie in rekening te worden gebracht. Er wordt niet aan deze regel voldaan waardoor er rekentechnisch geen rekening wordt gehouden met extra lawaai vanwege vrachtauto's die de dijk oprijden. Overigens is niet zonder meer te stellen dat de aanwezigheid van een hoogteverschil leidt tot meer geluid. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat (vracht)auto's die een dijk beklimmen meer geluid produceren en (vracht)auto's die van een dijk afdalen minder. Ook in het reguliere verkeer is er sprake van optrekken en remmen. Dit is in algemene zin verdisconteert in de het rekenmodel.

Ad 9.

Zie zienswijze 2 punt 11.

Ad 10.

Zie zienswijze 2 punt 12.

Ad 11.

Zie zienswijze 4 punt 11.

Ad 12.

Zie zienswijze 4 punt 13.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

17. Waterschap Rivierenland, Postbus 599, 4000 AN Tiel

1. Er wordt gevraagd om het vinden en vastleggen van een oplossing voor de watercompensatie van het te dempen oppervlaktewater in het peilgebied ten noorden van de Matensestraat.

2. Er worden enkele technisch-inhoudelijke tekstuele opmerkingen gemaakt:

- De versiedatum van de notitie zoals opgenomen in bijlage 7 klopt niet, dit dient een datum van op of na het overleg op 20 april te zijn. Inhoudelijk is de notitie wel aangepast.
- De tekst over kwel in bijlage 7 kan worden aangevuld: Het waterschap hanteert als beleid dat er grondwaterneutraal gebouwd dient te worden. Dit betekent dat er geen kwel uit het gebied mag worden gevoerd. Dit beleid is in het ontwerp vertaald door een kleibodem aan te brengen. Hierdoor treedt er geen drainerende werking op.
- In de tekst in bijlage 7 kan worden verduidelijkt dat de afwatering van de weg is gegarandeerd door een voldoende drooglegging.

Oordeel college:

Ad 1.

De benodigde watercompensatie in het peilgebied ten noorden van de Matensestraat zal worden gecompenseerd in hetzelfde peilgebied. Daartoe wordt in de strook aan de westzijde langs de Dodewaardsestraat tussen de Bonegraafseweg en de Matensestraat water gecreëerd door de bestaande berm-sloot te verbreden. De afspraken hierover worden in een brief aan het waterschap bevestigd.

Ad 2.

De opmerkingen worden verwerkt in de toelichting.

Voorstel: zienswijze geground verklaren

18. Buurtvereniging de Kersenbongerd, Kersenbongerd 66, 6669 BZ Dodewaard

1. Gesteld wordt dat de aanleiding voor de aanleg van de verbindingsweg onjuist / incompleet is weergegeven, omdat de werkelijke aanleiding de vestiging van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard is en de geplande woonwijk Fructus voorlopig niet zal worden ontwikkeld. Hiermee zou voldoende motivatie voor de aanleg van de verbindingsweg ontbreken.

2. Er wordt aangegeven dat het gedeelte van de verbindingsweg tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk / toegangsweg naar de Waalwaard niet eerder in plannen is opgenomen.

3. Er is geen sprake van een deugdelijke belangenafweging.

4. Het onderzoek naar trillingen is ondeugdelijk.

5. Er wordt aangegeven dat er geen sprake is van een positief saldo wat betreft de geluidssituatie in Dodewaard, de situatie zal algemeen verslechteren, met name langs de Waalbandijk.
6. Het zal door de aanleg van de verbindingsweg aanzienlijk drukker worden op de Kalkestraat, de weg is hier (tot aan huisnummer 33) niet op berekend.
7. Er worden vragen gesteld bij het uitgevoerde geluidsonderzoek, of hier de juiste aannames in zijn gedaan en er wordt gesteld dat er ook voor 30 km/uur wegen inzicht in geluid dient te worden gegeven.
8. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen.
9. De regels van het bestemmingsplan (artikel 13.2) geven te veel flexibiliteit om de weg op te kunnen schuiven.
10. Er is onvoldoende aandacht voor langzaam verkeer door het ontbreken van een fietsvoorziening bij de Waalbandijk.
11. De noodzaak van de aanleg van een rotonde op de kruising van de verbindingsweg met de Kalkestraat wordt ter discussie gesteld, er wordt een tunneltje voor fietsers en voetgangers als alternatief gesuggereerd.

Oordeel college:

Ad 1.

Zie zienswijze 2 punt 1.

Ad 2.

Zie zienswijze 14 punt 2.

Ad 3.

Zie zienswijze 14 punt 3.

Ad 4.

Zie zienswijze 14 punt 4.

Ad 5.

Zie zienswijze 4 punt 8.

Ad 6.

De toekomstige verkeerssituatie in de Kalkestraat is in de tracéstudie uitvoerig beschouwd. Hierover is opgenomen dat de intensiteit op de Kalkestraat beperkt toeneemt als gevolg van de aansluiting op de nieuwe weg. Het gaat hierbij echter vooral om (lokaal) verkeer uit het zuidelijk deel van de Kalkestraat dat anders via de Matensestraat en/of de Dalwagen zou rijden. Opvallend is dat de aansluiting ook zorgt voor een toename op de Kalkestraat – West. Voor een deel van het verkeer uit het buitengebied is de route via de Kalkestraat – West nu sneller dan de route via de Bonegraafseweg. Alle wegvakken kunnen de toename van de intensiteit verwerken; er is voldoende capaciteit. De geringe toename van het verkeer in de Kalkestraat is op een goede wijze af te wikkelen en leidt niet tot problemen.

Ad 7.

Zie zienswijze 14 punt 10.

Ad 8.

Zie zienswijze 14 punt 11.

Ad 9.

Zie zienswijze 14 punt 12.

Ad 10.

Zie zienswijze 12 punt 3.

Ad 11.

Het voordeel van het aansluiten van de Kalkestraat is dat hierdoor voor de bewoners van het gebied rond de Kalkestraat en de Dreef een sneller alternatief van en naar de A15 ontstaat. Een rotonde is als

kruising veiliger dan een reguliere kruising, in verband met de oversteekbaarheid van het langzaam verkeer in combinatie met het verminderen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Het realiseren van een fietstunnel is aantrekkelijk voor kinderen die naar school worden gebracht maar voor kinderen die alleen gaan wordt een tunnel als sociaal onveiliger ervaren (donker). Een nadeel van een tunnel is ook de helling die genomen moet worden en de extra lengte die hiermee gepaard gaat (in relatie tot de omliggende woningen). Indien alleen een tunnel wordt gerealiseerd voor het langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) zal het gemotoriseerd verkeer moeten omrijden. De bewoners die langs de Dreef wonen, hebben echter aangegeven dat zij door de verbindingsweg niet afgesloten willen worden van de kern van Dodewaard.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

19. Fam. B.R. Cordes, Kersenbongerd 66, 6669 BZ Dodewaard

1. Gesteld wordt dat de aanleiding voor de aanleg van de verbindingsweg onjuist / incompleet is weergegeven, omdat de werkelijke aanleiding de vestiging van het bedrijf de Beijer BV op de Waalwaard is en de geplande woonwijk Fructus voorlopig niet zal worden ontwikkeld. Hiermee zou voldoende motivatie voor de aanleg van de verbindingsweg ontbreken.
2. Er wordt aangegeven dat het gedeelte van de verbindingsweg tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk / toegangsweg naar de Waalwaard niet eerder in plannen is opgenomen.
3. Er is geen sprake van een deugdelijke belangenafweging.
4. Het onderzoek naar trillingen is ondeugdelijk.
5. Er wordt aangegeven dat er geen sprake is van een positief saldo wat betreft de geluidssituatie in Dodewaard, de situatie zal algemeen verslechteren, met name langs de Waalbandijk.
6. Er worden vragen gesteld bij het uitgevoerde geluidsonderzoek, of hier de juiste aannames in zijn gedaan en er wordt gesteld dat er ook voor 30 km/uur wegen inzicht in geluid dient te worden gegeven.
7. Er worden kanttekeningen gemaakt bij het uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit: het is noodzakelijk om in het onderzoek naar luchtkwaliteit ook te kijken naar 'black carbon' en andere stoffen.
8. De regels van het bestemmingsplan (artikel 13.2) geven te veel flexibiliteit om de weg op te kunnen schuiven.
9. Er is onvoldoende aandacht voor langzaam verkeer door het ontbreken van een fietsvoorziening bij de Waalbandijk.
10. De noodzaak van de aanleg van een rotonde op de kruising van de verbindingsweg met de Kalkestraat wordt ter discussie gesteld, er wordt een tunneltje voor fietsers en voetgangers als alternatief gesuggereerd.

Oordeel college:

Ad 1.

Zie zienswijze 2 punt 1.

Ad 2.

Zie zienswijze 14 punt 2.

Ad 3.

Zie zienswijze 14 punt 3.

Ad 4.

Zie zienswijze 14 punt 4.

Ad 5.

Zie zienswijze 4 punt 8.

Ad 6.

Zie zienswijze 14 punt 10.

Ad 7.

Zie zienswijze 14 punt 11.

Ad 8.

Zie zienswijze 14 punt 12.

Ad 9.

Zie zienswijze 12 punt 3.

Ad 10.

Zie zienswijze 18 punt 11.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

20. ZLTO, mr. A.A.H.M. van Heerebeek, namens Willemsen Holding BV (Parallelweg 11D, 4043 KG Opheusden), Postbus 100, 5201 AC 's-Hertogenbosch

1. De aanleg van de weg doorsnijdt een kavel dat zeer geschikt is voor en nu in gebruik is als boomkweekgrond. Verlies van deze grond brengt grote schade toe aan de bedrijfsvoering van het boomkwekerijbedrijf.
2. De schade van het verlies van de grond is zodanig dat de exploitatie van de weg mogelijk onverantwoord wordt.
3. De weg veroorzaakt overlast door geluid en fijn stof en is daarom niet verantwoord.
4. De weg verstoort het landschap van het buitengebied.
5. De bestemmingsplanwijziging is prematuur, omdat nog niet zeker is dat het bedrijf de Beijer BV naar de Waalwaard komt en daarmee de provinciale bijdrage aan de weg niet zeker is.

Oordeel college:

Ad 1.

Anders dan reclamant veronderstelt is niet het hele eigendom tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk bij de aanleg van de weg betrokken. Er is alleen een gedeelte nodig voor de aanleg van de weg. Op de andere delen kan de boomkweek worden voortgezet. De stelling dat de aanleg van de weg tot grote schade aan de bedrijfsvoering leidt wordt dan ook niet begrepen. Reclamant is vanaf de start van het opstellen van de tracéstudie voor de weg op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen. De gesprekken over de grondverwerving zijn in gang. Uitgangspunt is een volledige schadeloosstelling op basis van de Ontheffingswet.

Ad 2.

De voor de aanleg van de weg noodzakelijke grondverwerving inclusief eventueel optredende schade is meegenomen bij de totale kostenraming van de weg en onderdeel van de financiële bijdrage door de provincie. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van de weg aangetoond.

Ad 3.

Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de aanleg van de weg voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de geprojecteerde nieuwe verbindingsweg de maximale toegestane hogere waarde van 58 dB niet overschrijdt. De aanleg van de nieuwe verbindingsweg veroorzaakt voorts geen overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer.

Ad 4.

Door de aanleg van de weg verandert het gebied, van een agrarisch gebruik naar een situatie met een weg door het landschap. Het is voorstelbaar dat reclamant aangeeft dit een verslechtering te vinden. Er is echter geen sprake van een onaanvaardbare situatie, de weg wordt omgeven door watergangen en bomen en doet geen onoverkomelijke afbreuk aan het landschap.

Ad 5.

Zie zienswijze 1 punt 1.

Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren

Ambtshalve aanpassingen en aanpassingen voortkomend uit de zienswijzen

- Naar aanleiding van de zienswijze van het Waterschap Rivierenland wordt de paragraaf over het aspect waterhuishouding aangepast, waarbij de afspraken over de watercompensatie van het gebied ten noorden van de Matensestraat worden opgenomen en de technisch-inhoudelijke tekstuele opmerkingen worden verwerkt.
- De paragraaf over het aspect trillingen wordt aangepast, waarbij de resultaten van het uitgevoerde onderzoek "Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard", KOAC-NPC, juli 2012 zullen worden opgenomen. Het onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.
- De paragraaf over het aspect ecologie wordt aangepast, waarbij een aanvulling voortvloeiend uit de beantwoording van zienswijze 3 punt 7 zal worden opgenomen.