

Reactie op de zienswijzen ingebracht tegen het ontwerp bestemmingsplan Meppelerdiepsluis van de gemeente Zwartewaterland

Inleiding

Deze nota geeft een reactie op de ingediende zienswijzen die betrekking hebben op het ontwerp bestemmingsplan Meppelerdiepsluis van de gemeente Zwartewaterland. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 20 januari 2011 tot en met 2 maart 2011 ter inzage gelegen. Er zijn zes zienswijzen ingediend.

De meest voorkomende zienswijze die is ingediend heeft betrekking op de hoogte van de brug en daarmee samenhangend de hoogte van het talud. In een aantal zienswijzen komt dit aan de orde. Hieronder gaan wij eerst in op dit aspect. Daarna wordt op de verschillende zienswijzen afzonderlijk ingegaan.

Verhoging brug

Het doel van het veranderen van de Meppelerdiepsluis van een keersluis naar schutsluis is driedelig:

1. Verbeteren van de hoogwaterveiligheid, waarbij voldaan dient te worden aan de (waterkerings)normering uit de Waterwet. Artikel 2.2 van de Waterwet bepaalt dat voor elke dijkkring een veiligheidsnorm wordt gehanteerd. Voor de Meppelerdiepsluis voldoet de huidige kering niet aan de norm van een gemiddelde overschrijdingskans van 1/1250 per jaar. De sluis scoort goed wat betreft kerende hoogte, stabiliteit en sterkte, maar onvoldoende op het onderdeel betrouwbaarheid van de sluiting. Bij de ombouw van de sluis zullen deze tekortkomingen worden opgeheven, onder andere door het buitensluishoofd te voorzien van een keermiddel, zodat de gestelde normen worden gehaald.
2. Het realiseren van een betrouwbare doorvaart van de Meppelerdiepsluis door het reduceren van de stremmingen, zodat de vaarweg nagenoeg het hele jaar bevaarbaar is en het beleid van Rijkswaterstaat waarin het streefbeeld is dat hoofdvaarwegen minimaal 98,5% van de tijd beschikbaar moeten zijn, wordt uitgevoerd
3. Het verbeteren van de vlotheid en veiligheid van de vaarweg door de sluis en brug geschikt te maken voor klasse Va schepen, waarmee tegemoet gekomen wordt aan de eisen uit de Richtlijn Vaarwegen 2005 en de Nota Mobiliteit. Deze Nota Mobiliteit geeft aan dat voor 2020 voldaan dient te worden aan de klasse IV en 3-laags containervaart. Er dient in 2020 voldaan te worden aan de breedte, doorvaarhoogte en wachttijden bij sluisen. De Richtlijn Vaarwegen geeft voor de Meppelerdiepsluis en het Meppelerdiep aan dat voldaan dient te worden aan klasse Va en dat voor een beweegbare brug voor de beroepsvaart over de sluis een doorvaarhoogte geldt van 7,0 meter.

Na de ombouw voldoet de Meppelerdiepsluis en bijkomende werken, zoals de brug, op de belangrijkste aspecten aan de Richtlijn Vaarwegen en is het scheepvaartprobleem goed opgelost voor zowel de betrouwbaarheid als de gebruikskwaliteit.

De doorvaarhoogte van 7,0 meter zou een fors hoger brugdek en talud opleveren, dat niet inpasbaar is in de omgeving. Ook Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel zijn hierover geraadpleegd (brief van 10 juni 2009). De provincie is gevraagd of een verdere verhoging van de Meppelerdiepbrug wenselijk is. In de schriftelijke reactie van de provincie van 5 oktober 2009 is een verdere verhoging van de brug om het aantal brugopeningen verder te reduceren niet wenselijk geacht. Wel gaat de provincie ervan uit dat bij het ontwerp van de nieuwe brug toekomstgericht gebouwd wordt en dat er rekening wordt gehouden met de mogelijke verhoging van het IJsselmeerpeil.

Op basis van het Nationaal Waterplan in het kader van het Deltaprogramma wordt het zomerpeil van het IJsselmeer en daarmee ook ter plaatse van het Meppelerdiep tot 30 centimeter hoger. Daarnaast wordt in het kader van het

Deltaprogramma ook verkend of in de toekomst het peil op het IJsselmeer verder moet worden verhoogd. Hierop anticipeert Rijkswaterstaat door de onderkant van de brug 30 centimeter hoger aan te leggen dan de huidige brug om de doorvaarthoogte gelijk te houden en derhalve het aantal brugopeningen niet te laten toenemen en een vlotte doorvaart te behouden

De verhoging van de brug in het kader van de ombouw van de keersluis in Zwartsluis tot schutsluis heeft daarnaast een constructie-technische achtergrond. Door een grotere overspanning van de brug, welke noodzakelijk is in verband met bovenstaande doelstellingen en meer specifiek met de grotere doorvaartbreedte, conform scheepvaartklasse Va, zal het brugdek maximaal 55 centimeter dikker worden.

Er worden strenge eisen worden gesteld ten aanzien van de maximale dikte van het brugdek. Door de verhoging van het zomerpeil van het IJsselmeer en de constructie technische aanpassingen wordt het wegdek op de brug in totaal dus circa 85 centimeter hoger. De uiteindelijke exacte maatvoering is afhankelijk is van het ontwerp van de brug en van de bijbehorende toleranties.

Belangenafweging

Rijkswaterstaat heeft op verschillende manieren rekening gehouden met de aanpassing van de sluis en de inpassing van de brug in de omgeving. Allereerst door af te wijken van de standaardnormen uit de Richtlijn Vaarwegen voor vrije doorvaarthoogten onder gesloten bruggen. Volgens de Richtlijn Vaarwegen moet een onderdoorvaarthoogte worden gehanteerd van 7,0 meter. Dan kunnen alle schepen van klasse IV en 3-laags containervaart de brug passeren zonder brugopeningen. Dit alternatief is niet inpasbaar in de omgeving. Hypothetisch zou de verhoging van de Hasselterdijk voor de woningen ter hoogte van de Tjalk 8 tot en met 16 dan in de orde van grootte van 1,5 à 2 meter bedragen. Vervolgens zijn er drie varianten onderzocht met verschillende onderdoorvaarthoogtes van respectievelijk 5,60 meter, 5,40 meter en 5,10 meter. Daarbij is gekeken welke gevolgen deze varianten hebben voor de scheepvaart, het wegverkeer en de omwonenden. In de brief van de directeur Water & Scheepvaart van Rijkswaterstaat Oost-Nederland, aan de bewoners van de Tjalk (van 24 november 2010) is deze variantenkeuze nader uitgewerkt. Een verhoging van de brughoogte met een onderdoorvaarthoogte van 5,60 meter (ten behoeve van 2-laags containervaart) die eenvoudig inpasbaar zou zijn in de omgeving, is omwille van de bezwaren van direct omwonenden ook niet doorgevoerd. Er is uiteindelijk gekozen voor een onderdoorvaarthoogte van 5,40 meter. Dit is gebaseerd op meerdere factoren: vlotte doorstroming van de scheepvaart, peilverhoging, het niet vergroten van de verkeersoverlast op de N331 en het niet nog verder verhogen van de brug in verband met de belangen van omwonenden. Er is dus binnen de voorhanden zijnde marges gezocht naar ruimte om zo veel mogelijk tegemoet te komen aan alle belangen die een rol hebben gespeeld bij de afweging van de verschillende varianten. Dit heeft geresulteerd in een brughoogte die past bij de toekomstige scheepsgrootte, die zorgt voor zo min mogelijk brugopeningen ten behoeve van de doorstroming over de weg, en die inpasbaar is in de omgeving met inachtneming van de belangen van omwonenden.

Gezien bovenstaande belangenafweging is het individuele belang ondergeschikt aan de belangen van de scheepvaart, economie en hoogwaterveiligheid.

Vergelijking huidig en nieuw planologisch regime

In een bestemmingsplan gaat het om bestemming in het platte vlak: er worden geen hoogtes van wegen opgenomen. Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Nieuwesluis en omgeving' van juni 2003 is verhoging van het talud en het wegvlak van de brug nu ook al mogelijk. Dit blijft zo in het voorliggende bestemmingsplan. Planologisch is er dan ook geen sprake van een nieuwe of gewijzigde situatie.

Wanneer ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling een herziening van een bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening moet plaatsvinden is het mogelijk dat door de wijziging van het planologische regime een nadeligere situatie ontstaat in vergelijking met het voorgaande planologische regime. Op

grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kunnen benadeelden dan voor een tegemoetkoming van planschade in aanmerking komen. Bij de beoordeling van mogelijke planschade dient het geldende bestemmingsplan vergeleken te worden met de toekomstige planologische situatie. Onderzocht dient te worden of omliggende woningen en/of omliggende bedrijven na de planologische wijziging in een planologisch nadeligere situatie zullen komen.

Bij de Meppelerdiepsluis is de mogelijkheid tot verhoging van de brug en de weg onder het huidige vigerende planologische regime ook al aanwezig en is het niet zo dat de wijziging van het bestemmingsplan dit mogelijk maakt. Bij een maximale invulling van het vigerende plan kunnen de omwonenden ook worden geconfronteerd met een dergelijke verhoging. Het nieuwe bestemmingsplan leidt niet tot een planologisch nadeliger positie waaruit op de voet van artikel 6.1 Wro voor vergoeding vatbare schade in de vorm van waardevermindering voortvloeit. Dit aspect is dan ook niet van invloed op de economische haalbaarheid van het project.

Overige wettelijke bepalingen over het vergoeden van schade behoren niet tot het kader van de Wro en worden dan ook niet betrokken bij het vaststellen van het bestemmingsplan. Dit laat overigens onverlet dat er andere regelingen zijn, op grond waarvan eventueel nadeel vergoed kan worden, zoals de regeling uit de Waterwet (art.7.14 e.v.). Indien er bij de uitvoering van het projectplan, dat op grond van de Waterwet nodig is voor de aanpassing van de Meppelerdiepsluis, onevenredig nadeel ontstaat, dient dit vergoed te worden met toepassing van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999.

Zienswijzen

Nr.	Argumenten	Reactie bevoegd gezag
A	Afzender: De heer E. Marsman en mevrouw E. Booy, wonende aan De Tjalk 8 te Zwartsluis Zienswijze verzonden op 23 februari 2011 en door de gemeente ontvangen op 1 maart 2011	
1	De verhoging van het talud tast het uitzicht vanuit de woning aan en daarmee ook het woongenot. Aangezien het uitzicht een belangrijk aspect is van het ontwerp van de woning daalt met het verlies van uitzicht ook de waarde van de woning.	Vanaf het hoogste punt (het midden van de brug) zal de weg over een lengte van ongeveer circa 75 meter dalen van 85 naar 0 centimeter verhoging. De verhoging van de Hasselterdijk ter hoogte van de woningen aan De Tjalk zal minder zijn dan 85 cm, omdat de weg al gedaald is tussen de brug en de Tjalk 16 en nog verder daalt naar De Tjalk 8. Rijkswaterstaat stelt bovendien strenge eisen aan de dikte van de nieuwe brug om deze zo beperkt mogelijk te houden. Op deze manier wordt getracht om het eventuele verlies aan uitzicht zo veel mogelijk te beperken. Door de verhoging van de weg neemt het uitzicht vanuit de woonkamer op de eerste verdieping van de woningen van De Tjalk 8 tot en met 16 in de richting van het Zwarte water af. De mate waarin, verschilt per adres en hangt af van de hoogteligging van de weg op dit moment en de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden ter plaatse. In de inleiding is ingegaan op het belang van de verhoging van de brug en weg. Bij de afweging van alle betrokken belangen is dit aspect wel meegewogen en heeft er mede toe geleid dat gekozen is voor een onderdoorvaarhoogte van 5.40 m, die zoveel mogelijk recht doet aan alle belangen. Voor zover dit zou leiden tot waardevermindering van de woning, kan daarvoor worden verwezen naar de toepasselijke schaderegelingen in het kader van de Waterwet, omdat een vergelijking van huidig en nieuw bestemmingsplan geen basis biedt voor toekenning van planschade. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

Nr.	Argumenten	Reactie bevoegd gezag
2	Belanghebbende geeft aan dat er tijdens de bouwwerkzaamheden sprake zal zijn van veel overlast. Belanghebbende vreest dat er schade aan de woning zal worden toegebracht.	Het bestemmingsplan richt zich in eerste instantie op het mogelijk maken van de eindsituatie en niet op de tijdelijke situatie van de uitvoering van het werk. Voor het mogelijk maken van de werkzaamheden en het voorkomen dan wel minimaliseren van overlast, zijn een aantal uitvoeringsvergunningen van belang, zoals de omgevingsvergunning en ontheffing van de APV. Deze vergunningen worden door de opdrachtnemer vergunningen aangevraagd en het bevoegd gezag kan daaraan voorwaarden verbinden om de hinder wettelijk gezien beperkt te houden. Daarnaast schrijft Rijkswaterstaat eisen voor ten aanzien van hinder en verwijst naar richtlijnen waaraan opdrachtnemers contractueel zijn gebonden, zodat ook via deze weg hinder zo veel mogelijk wordt beperkt. Voor het overige blijft Rijkswaterstaat in gesprek met belanghebbenden en zal de opdrachtnemer dit te zijner tijd voortzetten om ook in overleg de hinder zoveel mogelijk te beperken. Indien er desondanks toch schade ontstaat aan de woningen dan zal de opdrachtnemer die het werk gaat realiseren zich hiervoor voldoende dienen te verzekeren. Op basis van het vorenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

Nr.	Argumenten	Reactie bevoegd gezag
3	Belanghebbende stelt dat de gemeente tekort is geschoten in de voorlichting over de voorgenomen verhoging van de brug en het talud.	Er zijn diverse informatiebijeenkomsten voor omwonenden en andere belanghebbenden georganiseerd door Rijkswaterstaat, waaraan mede door de gemeente is deelgenomen. Daarnaast zijn direct betrokken omwonenden per brief geïnformeerd over de plannen en de doelstellingen van de verhoging van de brug en het talud. In de planstudiefase, die tot januari 2009 liep, heeft men zich geconcentreerd op de hoofdlijnen. Het was toen niet bekend wat de nieuwe hoogte van de brug zou worden. Communicatie over de hoogte was toen niet mogelijk. Zodra afstemming met de provincie had plaatsgevonden en duidelijk was dat door de grotere overspanning de brug dikker wordt, heeft Rijkswaterstaat dit in samenwerking met de gemeente gecommuniceerd met de bewoners langs de Hasselterdijk. Op basis van het vorenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
4	Belanghebbende stelt verder dat Rijkswaterstaat eventuele alternatieven om tot een lagere brug te komen onvoldoende heeft onderzocht.	Er zijn door Rijkswaterstaat verschillende varianten bekeken. Volgens de Richtlijn Vaarwegen moet een onderdoorvaarhoogte van 7,0 meter worden gehanteerd. Dan kunnen alle schepen van klasse IV en 3-laags containervaart de brug passeren zonder brugopeningen. Dit alternatief is echter niet inpasbaar in de omgeving en daardoor is direct afgezien van deze variant. Vervolgens zijn er drie varianten onderzocht met verschillende onderdoorvaarhoogtes van respectievelijk 5,60 meter, 5,40 meter en 5,10 meter. Daarbij is gekeken welke gevolgen deze varianten hebben voor de scheepvaart, het wegverkeer en de omwonenden. Er is uiteindelijk gekozen voor een onderdoorvaarhoogte van 5,40 meter. Dit is gebaseerd op meerdere factoren: vlotte doorstroming van de scheepvaart, peilverhoging, het niet vergroten van de verkeersoverlast op de N331 en het niet nog verder verhogen van de brug in verband met de belangen van omwonenden. In de inleiding is deze afweging reeds toegelicht Op basis van het vorenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

Nr.	Argumenten	Reactie bevoegd gezag
5	Voorts geeft belanghebbende aan dat Rijkswaterstaat in haar plannen onvoldoende rekening heeft gehouden met de belangen van de bewoners en dat Rijkswaterstaat ten onrechte stelt al veel van de normen af te wijken in het voordeel van de bewoners.	Rijkswaterstaat heeft op verschillende manieren rekening gehouden met de inpassing van de brug in de omgeving. Allereerst door af te wijken van de standaardnormen uit de Richtlijn Vaarwegen voor vrije doorvaarthoogten onder gesloten bruggen. Volgens de Richtlijn Vaarwegen moet een onderdoorvaarthoogte worden gehanteerd van 7,0 meter. Dan kunnen alle schepen van klasse IV en 3-laags containervaart de brug passeren zonder brugopeningen. Dit alternatief is niet inpasbaar in de omgeving. Hypothetisch zou de verhoging van de Hasselterdijk voor de woning ter hoogte van de Tjalk 8 tot en met 16 dan in de orde van grootte van 1,5 à 2 meter bedragen. Andere verhogingen van de brughoogte met een onderdoorvaarthoogte van bijvoorbeeld 5,60 meter (zoals ten behoeve van 2-laags containervaart) die eenvoudig inpasbaar zijn in de omgeving, zijn omwille van de bezwaren van direct omwonenden ook niet doorgevoerd. Rijkswaterstaat stelt strenge eisen aan de dikte van de nieuwe brug om deze binnen de geldende randvoorwaarden zo dun mogelijk te houden. Om de toekomstige situatie (wat betreft scheepvaart- en wegverkeer) niet te veel te verslechteren ten opzichte van de huidige situatie wordt bij de brugverhoging geanticipeerd op de toekomstige peilverhoging op het IJsselmeer. Door middel van een ambitiedocument is de vormgeving en inpassing afgestemd met het strategische visiedocument 'Een dag langs het Zwarte Water' van de gemeente. Het ambitiedocument is goedgekeurd door de welstandscommissie en het college van B&W. Er is dus binnen de voorhanden zijnde marges gezocht naar ruimte om zo veel mogelijk tegemoet te komen aan alle belangen die een rol hebben gespeeld bij de afweging van de verschillende varianten. Bij de uiteindelijke keuze is wel degelijk ook rekening gehouden met de belangen van om- en aanwonenden. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

B	Afzender: Familie Van Dijk, wonende aan De Tjalk 10 te Zwartsluis Zienswijze verzonden op 24 februari 2011 en door de gemeente ontvangen op 28 februari 2011	
1	De verhoging van het talud tast het uitzicht van de woning aan De Tjalk 10 aan en er zal minder privacy zijn voor de bewoners van de woning. Belanghebbende stelt dat de woning niet meer in overeenstemming zal zijn met de ontwerpgedachte van de architect en dat daarmee de waarde van de woning daalt.	Zie reactie op zienswijze A1
2	Belanghebbende geeft aan dat er tijdens de werkzaamheden, gedurende zeker twee jaar, sprake zal zijn van veel overlast. Belanghebbende stelt verder dat Rijkswaterstaat hem niet kan uitsluiten dat er tijdens de werkzaamheden schade aan de woning wordt toegebracht. Belanghebbende stelt dat hij onevenredig veel schade leidt bij uitvoer van het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan.	Het ontstaan van schade als gevolg van de werkzaamheden kan niet worden uitgesloten. Indien er desondanks toch schade ontstaat aan de woningen dan zal de opdrachtnemer die het werk gaat realiseren zich hiervoor voldoende dienen te verzekeren. Indien door de uitvoering van het bestemmingsplan anderszins onevenredig nadeel wordt geleden, kan daarvoor een beroep worden gedaan op de schaderegeling die in de Waterwet van toepassing is verklaard (Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999), nu de regeling voor planschade in deze situatie niet aan de orde is. Zie voor het overige de reactie op zienswijze A2

3	Voorts geeft belanghebbende aan dat de hogere brug met een hoger talud geen voordeel oplevert ten aanzien van de openingsduur.	Zoals aangegeven in de inleiding is het primaire doel van het aanpassen van de Meppelerdiepsluis het realiseren van een betrouwbare doorvaart door het reduceren van de stremmingen voor de scheepvaart, zodat de vaarweg nagenoeg het hele jaar bevaarbaar is en daarnaast het verbeteren van de vlotheid en veiligheid van de vaarweg door de sluis en brug geschikt te maken voor klasse Va schepen. Door de bredere doorvaartopening zal de duur van de passage van de brug vooral voor grote beroepsschepen afnemen. Kleine schepen ondervinden een versnelde passage, doordat zij in sommige gevallen tegelijkertijd de brug kunnen passeren. Verder dient er rekening gehouden te worden met toekomstige peilstijgingen op het IJsselmeer. Als de brug niet wordt verhoogd en het peil stijgt, dan zal de frequentie van openen en de jaarlijkse openingsduur sterk toenemen en wordt het aantal stremmingen voor de scheepvaart vergroot. Deze toename van de openingsduur wordt slechts voor een klein deel goedge maakt door de versnelde doorvaart als gevolg van de grotere doorvaartbreedte, zoals hierboven genoemd. Netto is er sprake van een toename van de openingsduur als de brug niet wordt verhoogd. Deze toename van de jaarlijkse openingsduur van de brug is in strijd met de doelstellingen, zoals genoemd in de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt door de stremmingen de verkeersoverlast op de N331 door een langere openingsduur vergroot. De verhoging van de brug (en daarmee het talud) levert wel degelijk een voordeel op voor de openingsduur door het beperken van het aantal stremmingen en het realiseren van een vlottere en veilige doorvaart. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
---	---	--

4	Tot slot stelt belanghebbende nog dat er door Rijkswaterstaat geen noodzaak is aangetoond voor de aanleg van de hogere brug en het hogere talud.	De noodzaak tot verhoging van de brug en talud is toegelicht in de inleiding. De verhoging van het brugdek (en daarmee de verhoging van het talud) is noodzakelijk om een gelijke doorvaarhoogte te handhaven bij een stijgend peil van het IJsselmeer en door de grotere overspanning van de brug als gevolg van de grotere doorvaarbreedte teneinde te voldoen aan de Nota Mobiliteit en de Richtlijn Vaarwegen. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
C Afzender: Familie A.G. Bosgraaf-Schapelhouman, wonende aan De Tjalk 12 te Zwartsluis Zienswijze verzonden op 14 februari 2011 en door de gemeente ontvangen op 16 februari 2011		
1	De verhoging van de provinciale weg N331 tast het leefklimaat en de waarde van de woning Tjalk 12 aan.	Zie reactie op zienswijze A1
2	Tijdens de realisatie van de sluis zal er sprake zijn van ernstige geluidsoverlast en van ernstige milieuschade in de vorm van uitstoot van fijn stof en gassen door de stagnatie van het verkeer door de bouwwerkzaamheden.	Zie reactie op zienswijze A2. Aanvullend kan opgemerkt worden dat het bestemmingsplan de ruimtelijke eindsituatie mogelijk maakt en niet ziet op de tijdelijke situatie van de uitvoering van het werk. De voor de uitvoering benodigde vergunningen regelen de maatregelen die genomen dienen te worden in verband met de mogelijke overlast tijdens de realisatie van het werk. De stremming van het wegverkeer tijdens de uitvoering zal zo gering mogelijk dienen te zijn. Voor het wegverkeer wordt voldaan aan de eis om aan de doorstroming te voldoen (door realisatie van een tijdelijke brug). Voor zowel weg- als scheepvaartverkeer vindt afstemming plaats met de beheerders en belanghebbende gebruikersgroepen. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
D Afzender: Familie Van der Stouwe, wonende aan De Tjalk 14 te Zwartsluis Zienswijze verzonden op 28 februari 2011 en door de gemeente ontvangen op ** maart 2011		
1	De verhoging van het talud tast het woongenot van belanghebbende zwaar aan doordat er sprake zal zijn van verlies van uitzicht, vermindering van de lichtinval en vermindering van de privacy.	Zie reactie op zienswijze A1.

2	Belanghebbende stelt dat de woning door de verhoging van het talud aan functionaliteit verliest in relatie tot de ontwerpgedachte van de woning. Hij geeft daarbij aan dat de bewoners op deze wijze meer worden benadeeld dan maatschappelijk betamelijk mag worden geacht.	Er heeft een zorgvuldige afweging van belangen plaatsgevonden. De gemaakte keuze zal echter nooit aan alle belangen tegemoet kunnen komen. Voor zover dit er toe leidt, dat er sprake is van onevenredig nadeel, kan een beroep worden gedaan op de schadevergoedingsregeling die op grond van de Waterwet van toepassing is (Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999). Zie voor het overige de reactie op zienswijze A1
3	Verder stelt de belanghebbende dat Rijkswaterstaat de noodzaak van de verhoging gebrekkig heeft onderbouwd.	Zie reactie op zienswijze B4
4	Belanghebbende voert aan dat de stelling van Rijkswaterstaat dat de verhoging van de brug en het talud de enige manier is om verkeersoverlast ten gevolge van de openingsduur van de brug te ondervangen, onjuist is. Belanghebbende stelt dat er diverse wijzigingen aan de sluis kunnen worden uitgevoerd die de openingsduur van de brug verkorten maar waaraan de verhoging van de brug en het talud niets toevoegt. Daarvoor geeft belanghebbende verschillende redenen op:	Zie reactie op zienswijze B3
4	a. De verhoging zou onder andere nodig zijn om de druk op het aantal brugheffingen niet te zeer te laten oplopen. Maar zoals de toelichting op het ontwerp Bestemmingsplan op pagina 8 al aangeeft is de hinder er vooral in de zomer. Meer dan 50% van alle heffingen zijn voor recreatievaart en 80% daarvan vindt in de maanden juni, juli en augustus plaats. Dit wordt veroorzaakt door het hoge aandeel recreatie(zeil)vaart op het Meppelerdiep/Zwarte Water. Het Meppelerdiep maakt dan ook deel uit van de staandemastroute van en naar Friesland. De verhoging van de brug heeft geen enkel effect op de heffingen voor de recreatieve zeilvaart aangezien de doorvaarthoogte zelfs voor kleine open zeilbootjes (type valk) onvoldoende blijft. De brughoogte geeft voor de recreatieve (zeil)vaart, welke we juist willen stimuleren in Zwartewaterland om aan te meren, geen verschil.	De verhoging van de brug heeft geen effect op de frequentie van openen voor schepen met staande mast, maar wel op de openingsduur. Met de nieuwe sluis is het mogelijk dat meerdere recreatievaartuigen met staande mast tegelijkertijd de brug kunnen passeren, waardoor in sommige gevallen de passage sneller zal verlopen. Het effect hiervan op de totale openingsduur is gering. Dit is echter een bijkomend voordeel naast de primaire doelstelling van de verhoging van de brug. Zoals aangegeven in de inleiding is het primaire doel van het aanpassen van de Meppelerdiepsluis het realiseren van een betrouwbare doorvaart door het reduceren van de stremmingen voor de scheepvaart, zodat de vaarweg nagenoeg het hele jaar bevaarbaar is en daarnaast het verbeteren van de vlotheid en veiligheid van de vaarweg door de sluis en brug geschikt te maken voor klasse Va schepen. Als daarnaast de recreatieve scheepvaart voordeel heeft bij de aanpassing van de sluis is dit een bijkomend voordeel. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

4	b. Een belangrijke veroorzaker van verkeersopstoppen is een containerschip dat elke ochtend tijdens de spits de Meppelerdiepsluis passeert. Vanaf 2013 zal het echter niet meer nodig zijn dat dit schip de sluis tijdens de spits passeert vanwege de aanpassing van de Ramspolbrug. Dan kunnen containerschepen te allen tijde de sluis passeren. Hiermee is ook een reden van de verhoging van de Meppelerdiepsluis komen te vervallen.	De verkeersopstopping door een containerschip dat elke ochtend tijdens de spits de Meppelerdiepsluis passeert is een relatief ondergeschikt belang voor het wegverkeer. Zoals aangegeven in de inleiding is het primaire doel van het aanpassen van de Meppelerdiepsluis het realiseren van een betrouwbare doorvaart door het reduceren van de stremmingen voor de scheepvaart, zodat de vaarweg nagenoeg het hele jaar bevaarbaar is en daarnaast het verbeteren van de vlotheid en veiligheid van de vaarweg door de sluis en brug geschikt te maken voor klasse Va schepen. Als het wegverkeer in de ochtendspits beter doorstroomt in verband met aanpassingen bij de Ramspolbrug is dit een bijkomend voordeel. Dat neemt echter niet weg dat de openingsduur en –aantallen een kritisch punt hebben bereikt. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
4	c. Verder zal door de voorgenomen wijziging van de passage bij de Meppelerdiepsluis de doorgang breder worden waardoor meer schepen tegelijk kunnen passeren en op die wijze de openingsduur van de brug verkorten.	Door het enkelstrooks profiel zullen er niet meer vrachtschepen tegelijkertijd kunnen passeren en zal het aantal openingen daarvoor gelijk blijven. Om het aantal openingen gelijk te houden is verhoging noodzakelijk. Het wordt voor de scheepvaart makkelijker, sneller en veiliger om door te varen. Voor de recreatievaart is het mogelijk dat meerdere vaartuigen met staande mast tegelijkertijd de brug kunnen passeren, waardoor in sommige gevallen de passage sneller zal verlopen. Dit zal echter niet vaak optreden, waardoor het effect op de totale openingsduur gering is. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
4	d. De openingsduur van de brug zal ook worden verkort door de grotere diepgang van de sluis nadat deze is aangepast. Momenteel kan de beroepsvaart namelijk niet zo snel passeren als in de nieuwe situatie door onvoldoende kielspeling en meer tegendruk van het water. Andere aspecten, dan verhoging van de brug, leiden tot positieve effecten op de waar te nemen openingsduur.	Door de grotere diepgang zal de duur van de passage van de brug vooral voor grote beroepsschepen afnemen. Dit is een bijkomend voordeel. Dit is echter niet het doel waarvoor de sluis wordt aangepast. In de inleiding van deze reactie zijn de drie doelstellingen weergegeven welke als basis dienen voor de aanpassing van de sluis en daarmee de verhoging van de brug. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

5	Belanghebbende heeft bezwaar tegen de voorgenomen doorvaartbreedte van 18,25 meter tot maximaal 20,5 meter omdat de doorvaart-breedte rechtstreeks verband houdt met de constructiedikte van de brug en het punt van daling van het talud. Belanghebbende stelt hierbij dat volgens Koninklijke Vereniging Schuttevaer 18,25 meter en zelfs 16,25 meter al ruim bemeten is bij een 'overige hoofdvaarweg met een enkelstrooks profiel'.	De breedte van de doorvaart door het buitensluishoofd is afhankelijk van de lengte van de doorvaart door het buitensluishoofd. In verband met de doorvaart van schepen met klasse Va worden in de Richtlijn Vaarwegen 2005, enkelstrooks profiel, de breedtes van 18,25 meter tot maximaal 20,5 meter voorgeschreven. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
6	Belanghebbende geeft aan dat de toekomst van de scheepvaart ligt in schaalvergroting en dat daardoor minder schepen de gesloten brug kunnen passeren. Daar kan de verhoging van de brug geen verandering in brengen. Deze schaalvergroting heeft ook tot gevolg dat grotere schepen gebruikt worden. Dezelfde hoeveelheid vracht wordt door een kleiner aantal schepen vervoerd wat minder brugheffingen tot gevolg heeft.	In de Richtlijn Vaarwegen is het Meppelerdiep benoemd als 'overige hoofdvaarweg' en klasse Va. De Nota Mobiliteit geeft voor 2020 de eis dat uitgaande van de verwachte groei, deze overige hoofdvaarwegen minimaal geschikt dienen te zijn voor klasse IV en 3-laags containervvaart. Hier voldoet de huidige sluis niet aan. In 2020 moet de sluis dan ook aangepast zijn, zodat voldaan wordt aan breedte, doorvaarhoogte en wachttijden bij sluizen conform de Nota. Het aantal schepen neemt inderdaad af, daarentegen neemt de hoeveelheid goederen toe, maar ook het aantal vaarbewegingen neemt toe. Vanwege de hoge kosten wordt met grote gespecialiseerde binnenschepen zoals containerschepen continu gevaren. Ook in de regio zal het aantal scheepvaartbewegingen toenemen. Dit geldt voor containervvaart maar ook voor het aantal bewegingen van bulkgoederen. Als niet wordt geanticipeerd op de peilstijging van het IJsselmeer, zal de jaarlijkse openingsduur toenemen, aangezien deze niet kan worden gecompenseerd door de kleine afname van de gemiddelde duur per opening als gevolg van een ruimere doorvaart. Aanpassing van de sluis en daarmee de brug is gezien het toenemende aantal vaarbewegingen dan ook noodzakelijk. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

7	Belanghebbende geeft aan uit de prognoses van Ecorys en Rijkswaterstaat af te kunnen leiden dat een stijgende druk op het wegverkeer door een stijging van de totale openingsduur niet wordt verwacht.	De gemiddelde duur van een opening zal niet significant afnemen als de doorvaartbreedte en diepte toenemen. Berekend is dat als niet geanticipeerd wordt op de peilverhoging en aangenomen wordt dat de doorvaartbreedte en -diepte gelijk zouden blijven, dat leidt tot een toename van de jaarlijkse openingsduur met ongeveer 24% ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersoverlast op de N331 wordt door deze langere openingsduur vergroot. Aangezien de huidige openingsduur een kritisch punt heeft bereikt voor wat betreft de gevolgen voor het wegverkeer is verhoging van de brug noodzakelijk. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
8	Belanghebbende voert aan dat wanneer de brug niet wordt verhoogd in de nieuwe situatie nog maar 10% van de beroepsvaart onder de gesloten brug door kan tegenover 37% in de huidige situatie. Belanghebbende stelt hierbij dat het gaat om circa 3 á 4 extra heffingen per dag in de nieuwe situatie die weliswaar waarneembaar zijn voor de brugwachter maar niet een dermate groot voordeel opleveren voor de scheepvaart en het wegverkeer dat dit de nadelen die de verhoging oplevert voor de omwonenden rechtvaardigt.	Toename van het aantal openingen is niet acceptabel voor zowel het scheepvaartverkeer als voor het wegverkeer. Als de brug niet verhoogd wordt en deze 3 tot 4 keer per dag vaker open zou moeten dan in de huidige situatie, is dit procentueel gezien 10 tot 20%. Voor de beroepsscheepvaart en voor het wegverkeer op de N331 is dit een aanzienlijke toename. De toename is dan ook niet acceptabel in verband met de doelstelling van een betrouwbare, vlotte en veilige doorvaart van de Meppelderdiepsuis. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
9	Belanghebbende voert ook aan dat er niet voldoende onderzoek is gedaan naar de alternatieve oplossing door middel van een 'standensysteem' waarbij de openingsduur van de brug beperkt kan worden zonder dat de brug en het talud verhoogd hoeft te worden.	Het openen van de brug in verschillende standen is niet veilig. Indien een ophaalbrug in standen geopend wordt heeft de schipper geen goed zicht en kan dit langs de kanten zorgen voor extra gevaarlijke situaties. Omwille van de veiligheid, gezien de kans op aanvaringen, is openen in standen niet toegestaan. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

10	Belanghebbende geeft aan dat het verhoogde talud een steilere horde vormt voor fietsers en door het verminderde overzicht dit voor fietsers ook gevaarlijker wordt. Dit is niet in overeenstemming met het 'Fietsberaad onderschreven Richtlijnen voor hellingen'. De verkeersveiligheid gaat er ook voor het autoverkeer op achteruit bij verhoging van het talud vanwege de afname van het zicht op hetgeen aan de andere kant van de brug gebeurt.	Het wegontwerp is uitgevoerd conform de richtlijnen die omschreven staan in het Handboek Wegontwerp. Er is onder andere gekeken naar de boogstralen, zichtlijnen, hellingen, bermbeveiliging etcetera. De verkeersveiligheid is gelet hierop gewaarborgd. Overigens geldt dat indien het talud minder steil zou worden, gegeven het uitgangspunt van 85 centimeter verhoging, dit over een grotere afstand zal moeten uitvlakken, zodat meer omwonenden hinder van de verhoging van de brug zullen ondervinden. Juist vanwege dit aspect is getracht om hinder voor omwonenden zo veel mogelijk te beperken door de benodigde helling over een zo kort mogelijke afstand (met inachtneming van de gelden voorschriften) te laten verlopen. De genoemde richtlijn voor hellingen betreft een onderzoek van het kenniscentrum Fietsberaad. Dit onderzoeksrapport bevat geen wettelijke normen waaraan fietshellingen dienen te voldoen. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
11	Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat bij de besluitvorming over de verhoging van de brug en het talud een veelheid aan belangen is overwogen maar het is belanghebbende onduidelijk welke belangen geschaad zouden worden bij het niet verhogen van de brug.	Rijkswaterstaat heeft bij het bepalen van de doorvaarthoogte en daarmee de nieuwe brughoogte rekening gehouden met een veelheid aan belangen. De afwegingen die zijn gemaakt, zijn met alle betrokken partijen, waaronder de gemeente Zwartewaterland, de provincie Overijssel en het waterschap Reest en Wieden besproken en worden door al deze partijen gedeeld. Zoals in de inleiding is aangegeven is er een belangenafweging gemaakt waarbij de belangen van de scheepvaart, het wegverkeer en de omwonenden zijn afgewogen. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

12	Belanghebbende vraagt de gemeenteraad om erop te zien dat in het bestemmingplan de bouwregels zo worden aangepast dat de maximale bouwhoogte van bouwwerken - niet gebouwen zijnde - gelijk is aan de hoogte van het huidige talud.	In het bestemmingsplan worden regels opgenomen in verband met de hoogtes van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Het talud is geen bouwwerk. Een bouwwerk is conform de definitie een constructie van enige omvang van hout, steen metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond. Een talud is geen constructie en dus geen bouwwerk, zodat daarvoor geen hoogtematen in het bestemmingsplan worden opgenomen. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
13	Tevens vraagt belanghebbende de gemeenteraad erop te zien dat het recht van het college van burgemeester en wethouders om ontheffing te verlenen voor een overschrijding van de in het bestemmingsplan vermelde maten tot maximaal 10% komt te vervallen.	De algemene ontheffing/afwijking van 10% is een in een bestemmingsplan gebruikelijke, algemene bepaling die de gemeente enige flexibiliteit in het totale plan geeft. De ontheffing/afwijking is beperkt tot 10%. Het toepassen van de ontheffingsmogelijkheid zal altijd goed gemotiveerd moeten worden door het college van B&W en kan alleen als aan de voorwaarden, zoals het niet onevenredige afbreuk doen aan het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, wordt voldaan. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

14	Belanghebbende stelt dat door een technisch deskundige van Rijkswaterstaat is aangegeven dat de schutsluizen in de toekomst meer gebruikt zullen worden met een toename van overschrijdingen van de geluidsnormen tot gevolg. Ook stelt belanghebbende dat de woningen aan De Tjalk voor de bepaling van de geluidsnormen zijn aangemerkt als 'woonwijk in de stad' terwijl zij beter aangemerkt kunnen worden als 'rustige woonwijk, weinig verkeer'. Deze meer correcte aanmerking van de woningen aan De Tjalk zou een lagere toegestane etmaalwaarde toestaan welke daardoor vaker zou worden overschreden.	Het akoestisch leefklimaat verandert ten opzichte van de huidige situatie niet als de schutsluis niet wordt gebruikt. Als de schutsluis wordt gebruikt, verandert het akoestisch leefklimaat enigszins. De verandering van het akoestisch leefklimaat is wisselend: bij de ene woning treden hogere geluidsniveaus op en bij de andere juist weer lagere. Deze verandering van het akoestisch leefklimaat vindt overigens circa 15 dagen per jaar plaats, wanneer er sprake is van een situatie waarin de schutsluis gebruikt moet worden. Op jaarbasis is dat zo gering dat dit acceptabel wordt geacht. Bovendien gaat het hier om piekbelasting, waarvoor in de wetgeving geen normerend kader is gegeven. Overigens is, gelet op het geringe aantal verwachte schuttingen per jaar, de conclusie gerechtvaardigd dat de geluidsoverschrijding niet onevenredig zal toenemen. De woningen aan de Tjalk komen niet in aanmerking als 'rustige woonwijk, weinig verkeer', gezien de nabije ligging van de woningen ten opzichte van de N331. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
----	--	---

15	Tot slot stelt belanghebbende dat één alternatief onvoldoende is onderzocht terwijl deze variant wel wordt aangeraden door de Commissie Veerman. Het gaat hierbij om een nieuwe schutsluis bij Ramspol tussen Kampen en Ens in plaats van de nieuwe sluis bij Zwartsluis. Deze variant kent vele voordelen van natuurwaarden tot financiële motieven.	Het advies van de Commissie Veerman is een advies aan de regering. Op het advies is nog geen definitieve besluitvorming gevolgd. De situatie ter plaatse van de Meppelerdiep wordt daarnaast niet beïnvloed door de situatie ter plaatse van de Ramspol. De Meppelerdiepsluis is een primaire waterkering en moet op zichzelf worden beschouwd. Om de waterstanden nauwkeurig genoeg te kunnen regelen dient de Meppelerdiepsluis aangepast te worden. Voor een betrouwbare doorvaart en kering ter plaatse van de Meppelerdiepsluis is de afstand tussen Ramspol en Zwartsluis te groot. Door wind kan het water alsnog zover opgestuwd worden dat bij niet sluiten van de Meppelerdiepsluis er te hoog water ontstaat op het Meppelerdiep met alle gevolgen van dien. Daarbij zijn zowel hoge en lage afvoeren van het Zwarte water en Meppelerdiep van belang. Het Zwarte water en het Meppelerdiep hebben een zeer groot stroomgebied die beide wateren voeden. Bij te hoge afvoer op het Zwarte water moet gesloten worden om het achterland te beschermen. Bij te lage afvoeren moet in het belang van de scheepvaart het Meppelerdiep op peil gehouden worden. Dit staat los van de situatie bij Ramspol. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
E	Afzender: Fam. Kikkert, wonende aan De Tjalk 16 te Zwartsluis Zienswijze verzonden op 24 februari 2011 en door de gemeente ontvangen op 28 februari 2011	
1	De verhoging van het talud tast het uitzicht en het woongenot aan en aangezien het uitzicht een belangrijk aspect is van het ontwerp van de woning daalt daarmee ook de waarde van de woning.	Zie reactie op zienswijze A1.
2	De verhoging van de brug en het talud dient geen doel aangezien voor zeilboten alsnog de brug open moet en voor de vrachtaart in de toekomst minder verkeersbewegingen nodig zijn.	Zie reactie op zienswijze D4a en D6.
3	Belanghebbende stelt dat de tijdens de inspraakronde bij het voorontwerp geopperde alternatieven niet voldoende zijn onderzocht. Het gaat hierbij om alternatieven voor de verhoging van de brug en het talud zoals gefaseerde openingen van de brug - volledig, half en kwart - voor de verschillende soorten vaartuigen.	Zie reactie op zienswijze D9.
F	Afzender: De heer J. Siebert en mevrouw J. Bruins, wonende aan De Tjalk 18 te Zwartsluis Zienswijze verzonden op 14 februari 2011 en door de gemeente ontvangen op 18 februari 2011	

1	Het bestemmingsplan projecteert een hoog en groot bedieningsgebouw tegenover de woning Tjalk 18. Vanuit het brugwachtersgebouw kijken de brugwachters uit op de sluis en de brug maar ook recht in deze woning en op het terras bij de woning. Dit uitzicht en de bij de brug en sluis behorende camera's schenden de privacy van belanghebbenden.	Het bedieningsgebouw wordt bewust niet vlak aan het Meppelerdiep gebouwd, maar tegen het gemaal aan om de inkijk zoveel mogelijk te minimaliseren. Camerabeelden worden daar waar het gaat om privacy gevoelige zaken geblokt. De inkijk vanaf het toekomstig bedieningsgebouw is groter dan vanaf het huidige bedieningsgebouw en iets groter dan vanuit de te slopen (gemaalmeesters-) woningen. Bij een aangepaste sluis dient echter het bedieningsgebouw vergroot te worden. Voor de locatie van het bedieningsgebouw is een locatieonderzoek verricht. Hierbij is gebleken dat direct zicht op de kolk, op beide voorhavens en op de brug (uit veiligheidsoverwegingen) noodzakelijk is om de schepen te kunnen volgen en in een oogopslag de verkeerssituatie te kunnen beoordelen. Er is derhalve binnen de voorhanden zijnde marges gezocht naar ruimte om zo veel mogelijk tegemoet te komen aan alle belangen die ook in dit kader een rol spelen. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
---	---	--

2	Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de doorvaart onder de brug breder wordt waardoor de kademuur 3 tot 4 meter dicht bij de woning komt te liggen. Belanghebbende twijfelt aan de veiligheid van deze aanpassing. Doordat de doorvaart breder wordt, kunnen schepen sneller de brug passeren. Dat geldt ook voor de 'kegelschepen' met een gevaarlijke lading. Hierdoor is de kans op een botsing groter. Belanghebbende woont dicht bij de brug en twijfelt aan de veiligheid van de passage.	Eén van de doelen van het project Meppelerdiepsluis is het opwaarderen van de doorvaart ter plaatse van de keersluis naar maatstaven voor scheepvaartklasse Va. Hierdoor kan het scheepvaartverkeer vlot en veilig de doorvaart passeren. De doorvaartbreedte onder de brug wordt hierdoor een stuk breder dan in de huidige situatie. De maximale toegestane snelheden voor de scheepvaart veranderen niet. De onderdoorgang van de brug wordt ontworpen als een keersluis met een enkelstrooksprofiel. Er kunnen dus niet twee vrachtschepen tegelijk de brug passeren. In de praktijk zal de beroepsvaart daarom het midden van de vaarweg opzoeken om vlot en veilig door te kunnen varen. Het gevaar voor aanvaringen met de kade is daardoor klein. Al deze aspecten maken dat de kans op aanvaringen tussen schepen of van schepen met constructies in de toekomstige situatie kleiner wordt dan in de huidige situatie. Dit geldt ook ter hoogte van Tjalk 18. Uit het externe veiligheidsonderzoek is niet gebleken dat doordat de kade dicht bij de woning komt, er sprake is van een onveilige situatie. Voor kegelschepen heeft de wetgever geen beperkingen gegeven voor het op afstand blijven van woningen en cetera tijdens het schutten. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
3	Belanghebbende stelt dat de afstand tussen de woning en de brug niet onder een in de wet gestelde minimumgrens mag komen.	Er zijn geen wettelijke bepalingen voor afstanden van vaarweg tot bebouwing. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
4	Belanghebbende twijfelt aan de bereikbaarheid van de woning tijdens de werkzaamheden.	Rijkswaterstaat zorgt er voor, door (contractuele) eisen te stellen aan de uitvoering van het werk door de opdrachtnemer, dat de bewoners hun woningen kunnen bereiken met zo min mogelijk hinder. Daarnaast zal in de diverse uitvoeringsvergunningen ook aandacht zijn voor het aspect hinder Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.

5	Kabels en leidingen waaronder een gasleiding liggen vlakbij de woning. Belanghebbende vraagt zich af of er in dit verband wel een veilige werksituatie bestaat.	Er wordt veilig gewerkt volgens strenge richtlijnen. Om de nieuwe sluis en brug te kunnen bouwen zal rekening gehouden moeten worden met de aanwezige kabels en leidingen. Indien nodig moeten deze - tijdelijk- worden verlegd. Rijkswaterstaat heeft in beeld welke kabels en leidingen in het projectgebied aanwezig zijn. De opdrachtnemer draagt zorg voor de kabels en leidingen en moet voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen. Die gelden uiteraard ook voor de gasleidingen. Gezien het bovenstaande geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing bestemmingsplan.
6	Belanghebbende stelt dat er tijdens de werkzaamheden sprake zal zijn van overlast, ook voor de honden van belanghebbenden, en vraagt zich af wat er wordt gedaan ter voorkoming van deze overlast. Belanghebbende vreest dat er veel schade aan de woning zal worden toegebracht.	Zie reactie op zienswijze A2

Conclusie

De bovenstaande ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan, omdat de argumenten die worden aangevoerd niet relevant zijn in het afwegingskader van het bestemmingsplan.