



Nota inspraak- en overlegreacties

Bestemmingsplan Maas-Waalweg

Gemeente Maasdriel en Gemeente Zaltbommel

projectnummer 403787
definitief revisie 02
30 augustus 2017

Nota inspraak- en overlegreacties

Bestemmingsplan Maas-Waalweg

Gemeente Maasdriel en Gemeente Zaltbommel

projectnummer 403787

definitief revisie 02
30 augustus 2017

Opdrachtgevers

Gemeente Maasdriel
Postbus 10000
5330 GA Kerkdriel

Gemeente Zaltbommel
Postbus 10002
5300 DA Zaltbommel

datum vrijgave	beschrijving revisie 02	goedkeuring	vrijgave
	definitief	ing. R.H. van Trigt	R.J. van Helden

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding voor deze nota	1
1.2	Doel gezamenlijke nota	1
1.3	Leeswijzer	2
1.4	Vervolgprocedure	2
2	Vooroverleg	3
2.1	Provincie Gelderland	3
2.1.1	Opmerking 1	3
3	Inspraak	4
3.1	Inspreker 1: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499209)	4
3.1.1	Opmerking 1	4
3.1.2	Opmerking 2	4
3.1.3	Opmerking 3	5
3.1.4	Opmerking 4	6
3.2	Inspreker 2: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 496225)	7
3.2.1	Opmerking 1	7
3.2.2	Opmerking 2	7
3.2.3	Opmerking 3	9
3.2.4	Opmerking 4	10
3.2.5	Opmerking 5	10
3.3	Inspreker 3: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 498847)	11
3.3.1	Opmerking 1	11
3.3.2	Opmerking 2	12
3.3.3	Opmerking 3	13
3.3.4	Opmerking 4	14
3.3.5	Opmerking 5	14
3.3.6	Opmerking 6	15
3.3.7	Opmerking 7	16
3.4	Inspreker 4: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499068/498621)	16
3.4.1	Opmerking 1	16
3.4.2	Opmerking 2	18
3.4.3	Opmerking 3	19
3.4.4	Opmerking 4	21
3.4.5	Opmerking 5	21
3.5	Inspreker 5: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499340)	22
3.5.1	Opmerking 1	22
3.5.2	Opmerking 2	22
3.5.3	Opmerking 3	23
3.6	Inspreker 6: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499339)	24
3.6.1	Opmerking 1	24

3.6.2	Opmerking 2	24
3.6.3	Opmerking 3	25
3.7	Inspreker 7: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 307630), besluit gemeente Maasdiel (kenmerk 509943)	25
3.7.1	Opmerking 1	26
3.7.2	Opmerking 2	27
3.8	Inspreker 8: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 304885), besluit gemeente Maasdiel (kenmerk 509950)	28
3.8.1	Opmerking 1	28
3.8.2	Opmerking 2	29
3.9	Inspreker 9: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 307631), besluit gemeente Maasdiel (kenmerk 509954)	30
3.9.1	Opmerking 1	30
3.10	Inspreker 10: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 304107), besluit gemeente Maasdiel (kenmerk 509946) en gemeente Zaltbommel	31
3.10.1	Opmerking 1	31
3.10.2	Opmerking 2	33
3.10.3	Opmerking 3	34
3.10.4	Opmerking 4	35
4	Overzicht van de aanpassingen	37

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor deze nota

De Maas-Waalweg vormt de laatste infrastructurele verbinding tussen de kruising Maas-Waalweg - DelwijNSEstraat - Wellseindsestraat in de gemeente Zaltbommel en de T-kruising Molenachterdijk - N832 in de gemeente Maasdriel.

Met het doortrekken van de Maas-Waalweg komt een route beschikbaar voor doorgaand gemotoriseerd verkeer vanuit dit deel van de Bommelerwaard in zuidelijk richting en vice versa. Dorpskernen worden ontzien en doordat minder verkeer over de huidige routes rijdt, wordt het fietsverkeer veiliger. In combinatie met de onlangs gereconstrueerde Molenachterdijk (N832) ontstaat een goede ontsluitingsweg van en naar de A2 voor het zuidwestelijke deel van De Bommelerwaard.

Voor de Maas-Waalweg is een bestemmingsplan opgesteld voor het grondgebied van de gemeente Maasdriel en de gemeente Zaltbommel. Beide gemeenten hebben het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Omdat de Maas-Waalweg als één project wordt uitgevoerd op grondgebied van beide gemeenten is besloten om één Nota inspraak- en overlegreacties op te stellen. Daarbij speelt ook mee dat inwoners van één gemeente reageren op de ligging van de Maas-Waalweg in de andere gemeente.

1.2 Doel gezamenlijke nota

Vanuit het oogpunt van maatschappelijke uitvoerbaarheid, zijn belanghebbenden in gelegenheid gesteld om, via een inspraakprocedure, zijn of haar inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Bovendien is het bestemmingsplan voorgelegd aan de betrokken diensten en instanties als bedoeld in het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg' (BP 1164) van de gemeente Maasdriel heeft vanaf 11 mei 2017 tot en met 21 juni 2017 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 6 inspraakreacties ingediend bij de gemeente Maasdriel.

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied, Maas-Waalweg' van de gemeente Zaltbommel heeft vanaf 11 mei 2017 tot en met 21 juni 2017 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 4 inspraakreacties ingediend bij de gemeente Zaltbommel.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is door de provincie Gelderland en andere organisaties en instanties een vooroverlegreactie toegezonden.

In deze nota worden de ontvangen inspraakreacties en vooroverlegreacties samengevat en voorzien van een reactie. Gelet op de privacy van individuele personen worden insprekers genummerd weergegeven. Bij vooroverlegreacties wordt de organisatie / overheid die heeft gereageerd benoemd zonder daarbij de persoonsgegevens te vermelden.

De Maas-Waalweg wordt binnen de gemeente Maasdriel en Zaltbommel aangelegd. In beide gemeenten zijn inspraakreacties ontvangen op dit plan. In deze gezamenlijke nota worden alle ontvangen inspraakreacties beantwoord.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de vooroverlegreacties behandeld ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. In hoofdstuk 3 worden de binnengekomen inspraakreacties behandeld. Op een aantal punten leiden de reacties tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Dit wordt per opmerking aangegeven. In hoofdstuk 4 zijn de aanpassingen in het bestemmingsplan op een rij gezet. Daarbij worden ook de ambtshalve aanpassingen samengevat.

De overlegreacties zijn als aparte bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De inspraakreacties worden om privacy redenen niet als aparte bijlage opgenomen.

1.4 Vervolgprocedure

De Nota inspraak en overlegreacties wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, nadat deze door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maasdriel en Zaltbommel is vastgesteld. Overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, wordt het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Daarbij hebben belanghebbenden de mogelijkheid hun zienswijze kenbaar te maken.

2 Vooroverleg

De gemeente Maasdriel heeft geen vooroverlegreactie ontvangen die leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De gemeente Zaltbommel heeft één reactie ontvangen die leidt tot een aanpassing. In dit hoofdstuk wordt door de gemeente Zaltbommel gereageerd op de toegestuurde overlegreacties van de volgende instantie:

- Provincie Gelderland

2.1 Provincie Gelderland

Vanuit de provinciale belangen heeft de provincie Gelderland onderstaande opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

2.1.1 Opmerking 1

Het plangebied in de gemeente Zaltbommel ligt aan de westkant voor een klein deel in waardevol open gebied. De provincie en haar partners streven er samen naar de openheid van karakteristieke open landschapseenheden (waardevolle open gebieden) als kernkwaliteit te behouden. In het waardevol open gebied zijn geen nieuwe bestemmingen toegestaan die de openheid van het Waardevol open gebied aantasten.

In het bestemmingsplan is hieraan geen aandacht geschonken. Geadviseerd wordt dit alsnog te doen en aan te geven op welke wijze hiermee rekening is gehouden met het ontwerp van de weg.

Reactie

Dit is een juiste constatering. In het bestemmingsplan zal het provinciaal beleid worden opgenomen.

Aanpassing van het bestemmingsplan

In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt een tekstpassage opgenomen over het waardevol open landschap (zie hoofdstuk 4 van deze nota). Daarbij wordt ook dit landschap geprojecteerd op een luchtfoto weergegeven als figuur 2.2 in de toelichting van het bestemmingsplan.

3 Inspraak

In dit hoofdstuk worden de inspraakreacties samengevat en voorzien van een reactie. Met het oog op de bescherming van de persoonsgegevens gebeurt dit anoniem.

Gekozen is om per inspreker de opmerkingen te beantwoorden. Deze onderwerpen worden per inspreker beantwoord. Indien de reactie gelijklopend is wordt de reactie herhaald.

3.1 Inspreker 1: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499209)

3.1.1 Opmerking 1

Inspreker geeft aan dat de nieuwe Maas-Waalweg veel meer verkeersoverlast veroorzaakt door het verkeer dat over de nieuwe weg rijdt.

Het verkeer zal stoppen voor de rotonde vlakbij de woning van inspreker en weer optrekken en verder rijden.

Reactie

De afstand vanaf de woning van inspreker tot aan de nieuwe rotonde is ca. 50 meter. Uit het wegontwerp van de aansluiting van de rotonde volgt dat ter plaatse van de woning van inspreker de weg afbuigt richting het oosten naar de te realiseren rotonde.

Daarbij wordt ook de huidige watergang aan de overzijde van de Wellseindsestraat verlegd.

Gelet op de aanleg van de rotonde is de verwachting dat de snelheid van het verkeer ter hoogte van de woning van inspreker zal afnemen. In de huidige situatie is de maximale snelheid, vanwege het bord "einde bebouwde kom Wellseind" 80 km/uur.

Voor de realisatie van de Maas-Waalweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 4 van het bestemmingsplan). Daarbij zijn, onder verwijzing naar toetspunten 014_A en 014_B, voor inspreker de geluidgevolgen berekend. De geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie (57 dB ter hoogte van de Wellseindsestraat) neemt echter in de toekomst af naar 55 dB. De uitkomst valt te relateren aan de afname in verkeersintensiteit op de Wellseindsestraat en de nieuwe route van het doorgaande verkeer op grotere afstand (ca. 50 meter) van de woning van inspreker.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De effecten van het doortrekken van de Maas-Waalweg zijn onderzocht en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan (en bijlage 4: Akoestisch onderzoek). De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.1.2 Opmerking 2

Inspreker kijkt vanuit haar huis op een prachtige groene wei met daarin koeien.

Reactie

Door de aanleg van de Maas-Waalweg zal het uitzicht wijzigen.

In de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) zijn de effecten van de aantasting van het landschap door de nieuwe weg beschreven. De toelichting van het bestemmingsplan bevat alleen de landschappelijke inpassing ten aanzien van verkeer in paragraaf 3.7.

Er vindt een doorsnijding van het waardevolle landschap plaats. Het gaat dan om de komgronden met de historische verkaveling en historische water- en wegenpatronen. Deze doorsnijding betreft uitsluitend de 'strook' waarin het geplande tracé komt te liggen, maar doet zich over het grootste deel van het tracé voor.

Bij het wegontwerp van de Maas-Waalweg is rekening gehouden met de waarden van het gebied / landschappelijke inpassing door:

- Door de weg niet te beplanten met bomenrijen, maar juist kruisende structuren te versterken wordt de weg beter ingepast in het bestaande landschap. Belangrijke kruisende structuur is de hoofdwetering.
- Daarnaast is een ligging op maaiveldniveau van belang, hierdoor blijft de openheid van de polder zichtbaar en beleefbaar vanaf de omliggende dijken.
- Behoud van zicht door het gebied.
- De hoofdwetering wordt overgestoken middels een brug die wegvalt in het landschap. De brug wordt sober uitgevoerd zodat deze niet opvalt in het landschap.
- In het ontwerp zijn diverse krappe bochtstralen van $R=100$ voorzien. De reden om deze krappere boogstralen toe te passen is om de weg landschappelijk beter in te passen.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.
2. Daarnaast is aan de toelichting paragraaf 3.8 toegevoegd waarin aandacht wordt besteed aan de landschappelijke uitgangspunten voor de Maas-Waalweg.

3.1.3 Opmerking 3

De bestaande weg voor mijn huis blijft in gebruik en wordt gebruikt door zwaar landbouw verkeer en de auto's die toch door Wellseind blijven rijden.

Gezien dit feit denk ik dat ik veel last zal hebben van uitstoot gassen die ook onze gezondheid in gevaar kan brengen.

Reactie

Door het doortrekken van de Maas-Waalweg zal het doorgaande verkeer minder door dorpskernen rijden. Dit betekent voor de lokale wegen een vermindering van het verkeer.

Daarbij wordt wel aangegeven dat er lokaal verkeer en agrarisch verkeer zal blijven rijden op ondermeer de Wellseindsestraat voor de woning van inspreker.

In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat op een gemiddelde weekdag ter hoogte van de woning van inspreker er een prognose is van 714 motorvoertuigen per etmaal in 2025.

Deze verkeerscijfers zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek en het onderzoek naar luchtkwaliteit.

Uit beide onderzoeken volgt dat het geluid en de luchtkwaliteit ter plaatse van de woning van inspreker binnen de wettelijke normen blijft van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit. Daarom zijn er geen belemmeringen voor de aanleg van de Maas-Waalweg.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De effecten van het doortrekken van de Maas-Waalweg zijn onderzocht en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan (en bijlage 4: Akoestisch onderzoek en bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit). De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.1.4 Opmerking 4

Inspreker geeft aan dat zij buiten de vogels hoort fluiten en geniet van de natuur. Er zitten in onze woonomgeving veel vogels die elk jaar hun nestje bouwen in de omgeving zoals uilen.

Reactie

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg is een Natuurtoets uitgevoerd (bijlage 2 van het bestemmingsplan). Het doel van de Natuurtoets is het opsporen van strijdigheden van het voorgenomen plan met de beschermde soorten en beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland; NNN) en het bepalen of het plan uitvoerbaar is.

In de Natuurtoets is de flora- en fauna binnen het plangebied onderzocht. Dit betreft zowel een bureaustudie als veldbezoeken. Binnen het onderzoeksgebied van de Maas-Waalweg zijn geen uilen aangetroffen.

Binnen het onderzoeksgebied van de Maas-Waalweg ligt niet de woning van de inspreker. Rondom de woning van inspreker worden ook geen werkzaamheden uitgevoerd die effecten kunnen hebben op vogelnesten en verblijfplaatsen van uilen.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De effecten van het doortrekken van de Maas-Waalweg zijn onderzocht en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan (en bijlage 2: Natuurtoets). Uit dit onderzoek blijkt dat binnen het plangebied van de Maas-Waalweg geen beschermde soorten aanwezig die onoverkoombare negatieve effecten ondervinden. Er dient wel rekening te worden gehouden met vliegroutes van vleermuizen, de aanwezigheid van broedvogels in het plangebied en de algemene zorgplicht. Op welke wijze dat kan is toegelicht in hoofdstuk 7 van de natuurtoets (bijlage 2 van het bestemmingsplan).

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.2 Inspreker 2: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 496225)

3.2.1 Opmerking 1

Inspreker exploiteert een melkveebedrijf. De omvang van het bedrijf zal, mede gelet op de schaalvergroting in de melkveehouderij, in de toekomst nog verder toenemen. Het tracé van de Maas-Waalweg zoals in het voorontwerpbestemmingsplan is voorzien loopt over een deel van de gronden van inspreker welke deels in eigendom en deels in langdurige pacht zijn en onderdeel uitmaken van de bedrijfsgronden / huiskavel.

Inspreker geeft aan dat er rondom de exacte invulling van het wegtracé geen enkele transparante afweging wordt gemaakt waarom het tracé nu juist op de gronden van inspreker moet komen te liggen en daarmee een belemmerend effect hebben op de bedrijfsvoering ter plaatse.

Reactie

Voor het doortrekken van de Maas-Waalweg is op 3 oktober 2012 een variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) uitgevoerd. Eén van de aandachtspunten in de tracéstudie is het doorsnijden van zo min mogelijk huiskavels van de aangrenzende agrarische bedrijven.

Het voorontwerpbestemmingsplan maakt de aanleg van de Maas-Waalweg mogelijk. De tracékeuze is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Ter onderbouwing van de voorkeursvariant wordt paragraaf 1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld met een verwijzing naar de variantenstudie zelf die als bijlage 10 aan het bestemmingsplan wordt toegevoegd.

In de variantenstudie zijn de belangen van het bedrijf van inspreker beoordeeld in het kader van de ligging van de weg ten opzichte van het bedrijf. Daarbij is mogelijke grondcompensatie / kavelruil beschreven als mogelijke oplossing. Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn gronden van de inspreker benodigd. De gemeente Maasdriel is met inspreker het overleg aangaan om tot minnelijke verwerving te komen van de benodigde gronden. Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.

3.2.2 Opmerking 2

Inspreker verwijst naar het gemeentelijk beleid ten aanzien van toekomstig bestendige agrarische bedrijven zoals is opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied 2016.

“De gemeente Maasdriel wil de grondgebonden landbouw ruimte bieden om zich te kunnen ontwikkelen en aan te passen aan gewijzigde omstandigheden. Dit betekent dat

toekomstbestendige grondgebonden landbouwbedrijven die bijdragen aan duurzame ontwikkeling (inspanning voor dierwelzijn, volksgezondheid, landschappelijke inpassing en milieu) hiervoor de ruimte moeten krijgen ”.

Als uitgangspunt voor het bestemmingsplan buitengebied 2016 is opgenomen: “De bestaande toekomstbestendige agrarische bedrijven dienen in het bestemmingsplan voldoende ontwikkelingsruimte te krijgen om zich de komende jaren verder te kunnen ontwikkelen, waarbij een duurzame ontwikkeling het uitgangspunt is. Onder een duurzame ontwikkeling wordt verstaan: binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving en waarbij rekening wordt gehouden met het landschap, het milieu, de volksgezondheid, het dierwelzijn en de verkeerskundige en kwalitatieve mogelijkheden van het gemeentelijk wegennet.”

Inspreker geeft aan dat het moeten afgeven van gronden van de huiskavel een directe benadeling is van de bedrijfsvoering nu en in de toekomst.

Door het verkleinen van het grondarsenaal van de huiskavel wordt enerzijds de mogelijkheid van beweiding verkleind (niet beweiding levert een aanzienlijk lagere melkprijs per liter op!) en anderzijds de afzet van mest verminderd. Dat heeft directe consequenties voor de omvang en bedrijfsvoering en daarmee de toekomst van het bedrijf. Dit staat derhalve haaks op het hiervoor geciteerde beleid van de gemeente dat grondgebonden landbouw de ruimte wordt geboden.

Reactie

Het algemene beleid van de gemeente Maasdriel wordt door inspreker aangehaald. Dit algemene beleid wijzigt niet door deze reactie. Voor de aanleg van de Maas-Waalweg ontstaat er een unieke situatie die maatwerk vraagt.

In het buitengebied van de gemeente Maasdriel worden niet overal wegen aangelegd, daarom is er sprake van een specifieke situatie waarbij maatwerk noodzakelijk is. Bij de afweging van belangen en beleidskaders is gezocht naar een optimale inpassing van de Maas-Waalweg waarbij compensatie aan verlies van gronden door inspreker is meegenomen.

In de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) wordt aangegeven dat de zuidelijke variant (het gekozen tracé van de Maas-Waalweg voor een deel schuin over een kavel van de gemeente Maasdriel loopt. Deze gronden worden op dit moment verpacht aan twee agrariërs in het gebied. Er ligt een kans om het deel van het perceel dat beschikbaar blijft voor het bedrijf aan de Boosterensteeg 5 te ruilen tegen de gronden die dit bedrijf aan de noordzijde dient te verkopen ten behoeve van de aanleg van de weg. Zo kan er een kavelruil plaatsvinden.

In de beleidsvisie van de gemeente Maasdriel in het bestemmingsplan buitengebied 2016 is nadrukkelijk ook “de verkeerskundige en kwalitatieve mogelijkheden van het gemeentelijk wegennet” benoemd. Het doortrekken van de Maas-Waalweg maakt hier onderdeel van uit.

Bovendien is als beleidsuitgangspunt bij ‘Verkeer en Infrastructuur’ (paragraaf van het bestemmingsplan Buitengebied 2016 opgenomen de ontwikkelplannen afronding MaasWaal route (afzonderlijk bestemmingsplan).

Het bedrijf van inspreker wordt geraakt door de aanleg van de Maas-Waalweg. Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop. Doelstelling is om vanuit deze inhoudelijke gesprekken tot een overeenkomst te komen ten aanzien van de grondverwerving.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.

3.2.3 Opmerking 3

Behalve de belemmering van het voorliggend bedrijf in de huidige omvang, is de belemmering van het wegtracé zoals thans voorligt, bij een eventuele schaalvergroting van het bedrijf (waar de marktwerking om vraagt) helemaal groot. Uitbreiding over de weg heen is niet meer mogelijk, althans bedrijfseconomisch niet efficiënt.

Bovendien is ook hier het gemeentelijk en provinciaal beleid strikt. Voor melkveehouderijbedrijven geldt dat deze vallen onder de regeling voor grondgebonden veehouderijen, indien wordt voldaan aan de 50%-regel. Hieronder wordt verstaan: een veehouderijbedrijf dat in de omgeving van de bedrijfsgebouwen voldoende cultuurgrond in gebruik heeft om voor meer dan 50% te kunnen voorzien in de ruwvoerbehoefte. Door het afnemen van bestaande gronden in de omgeving van de bedrijfsgebouwen en door de aanleg van het tracé zodanig dat deze weg de bedrijfsgronden behorende bij het agrarisch bedrijf van cliënten doorsnijdt en uitbreiding over de weg heen onmogelijk maakt, bestaat het risico dat naar de toekomst het bedrijf van cliënten niet langer als grondgebonden agrarisch bedrijf wordt aangemerkt omdat men niet aan de 50% regel kan voldoen. Van deze gevolgen voor de keus voor het onderhavige tracé vinden wij niets terug in de toelichting of de daarbij behorende bijlagen.

Reactie

Bij de afweging van de tracévarianten van de Maas-Waalweg is bij de vergelijking tussen een noordelijke en zuidelijke variant een afweging gemaakt op meerdere aspecten. Ten aanzien van de doorsnijding is opgenomen:

“Vanwege de mogelijkheid tot kavelruil wordt de zuidelijke variant op het aspect fysieke inpassing als meest gunstigste beoordeeld. De doorsnijding van een agrarisch bouwblok en huiskavels resulteert in een minst gunstige beoordeling voor de noordelijke variant.”

Uiteindelijk is de zuidelijke variant verder uitgewerkt in voorliggend bestemmingsplan.

Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop. De aangehaalde bedrijfsmatige aspecten zijn onderdeel geweest van de besprekingen met inspreker over de grondaankoop.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.2.4 Opmerking 4

Het plangebied waarin het tracé is gelegen thans de bestemming “agrarisch met waarden”. Enig onderzoek naar de waarden van het gebied en de gevolgen van de aanleg van de weg voor deze waarden ontbreekt eveneens. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

In de tracéstudie zijn de effecten van de aantasting van het landschap door de nieuwe weg beschreven. De toelichting van het bestemmingsplan bevat alleen de landschappelijke inpassing ten aanzien van verkeer in paragraaf 3.7.

Er vindt een doorsnijding van het waardevolle landschap plaats. Het gaat dan om de komgronden met de historische verkaveling en historische water- en wegenpatronen.

Deze doorsnijding betreft uitsluitend de ‘strook’ waarin het geplande tracé komt te liggen, maar doet zich over het grootste deel van het tracé voor.

Bij het wegontwerp van de Maas-Waalweg is rekening gehouden met de waarden van het gebied / landschappelijke inpassing door:

- Door de weg niet te beplanten met bomenrijen, maar juist kruisende structuren te versterken wordt de weg beter ingepast in het bestaande landschap. Belangrijke kruisende structuur is de hoofdwetering.
- Daarnaast is een ligging op maaiveldniveau van belang, hierdoor blijft de openheid van de polder zichtbaar en beleefbaar vanaf de omliggende dijken.
- Behoud van zicht door het gebied.
- De hoofdwetering wordt overgestoken middels een brug die wegvalt in het landschap. De brug wordt sober uitgevoerd zodat deze niet opvalt in het landschap.
- In het ontwerp zijn diverse krappe bochtstralen van $R=100$ voorzien. De reden om deze krappere boogstralen toe te passen is om de weg landschappelijk beter in te passen.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. De bovenstaande landschappelijke uitgangspunten zijn onderdeel van het wegontwerp van de Maas-Waalweg en voorliggend bestemmingsplan en worden aan de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 3.8 toegevoegd waarin aandacht wordt besteed aan de landschappelijke uitgangspunten voor de Maas-Waalweg.

3.2.5 Opmerking 5

Tot slot wordt in de toelichting behorende bij het voorontwerp bestemmingsplan BP1164 aangegeven dat kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r. rapportage.

Een dergelijke milieurapportage is echter niet bij de stukken aangetroffen. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Dat klemt temeer daar juist een m.e.r. rapportage voor in elk geval de milieuaspecten inzicht had kunnen geven in alternatieven voor het thans gekozen tracé. Nu ook v.w.b. milieu een dergelijke afweging van het tracé volledig ontbreekt, moet worden gesteld dat de ligging van het tracé daarmee ook op dit onderdeel onvoldoende is onderbouwd.

Reactie

Het doortrekken van de Maas-Waalweg is getoetst aan het Besluit m.e.r. in paragraaf 3.4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Omdat het project geen activiteit is waarvoor een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht geldt op basis van de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r. volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Nu aan deze beoordeling geen vormvereisten zijn verbonden is ervoor gekozen de toetsing in deze paragraaf op te nemen. Anders dan inspreker stelt is er geen milieुरapportage noodzakelijk voor dit project en derhalve ook geen onderdeel van de stukken.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De milieueffecten van het doortrekken van de Maas-Waalweg zijn onderzocht en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarbij is in paragraaf 3.4.5 de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.3 Inspreker 3: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 498847)

3.3.1 Opmerking 1

Inspreker stelt dat een belangrijke aanleiding voor het bestemmingsplan het gegeven is dat (vracht)verkeer nu over wegen rijdt die daar minder geschikt voor zijn. Het zijn wegen waarover veel schooljeugd fietst en dat geeft een gevoel van onveiligheid.

Met de nieuwe weg wordt de intentie gewekt dat de verkeersveiligheid problemen daarmee zijn opgelost. Inspreker verwacht dat de verkeersveiligheid voor bewoners en met name schoolgaande kinderen langs de route sterk zal verminderen. De verkeersintensiteit wordt wel tien keer zo groot. Op geen enkele wijze wordt daar in het plan concreet aandacht aan geschonken. U zult begrijpen dat dit voor gezinnen met opgroeiende kinderen extra zorgen veroorzaakt. Het is niet duidelijk welke verkeersveiligheidsmaatregelen worden genomen voor schoolgaande kinderen die over deze drukke weg naar school of andere bestemming zullen fietsen.

Reactie

Van de wegen rondom de doorgetrokken Maas-Waalweg wordt verkeer weggehaald en fietsers kunnen deze (rustigere) routes blijven gebruiken. Doordat de nieuwe Maas-Waalweg juist verkeer aantrekt van deze routes (Delwijnestraat en Wellseindsedijk), zal de intensiteit van gemotoriseerd verkeer op deze wegen afnemen.

Gezien andere directere fietsroutes, ligt het niet voor de hand dat veel fietsverkeer gebruik zal maken van de nieuwe Maas-Waalweg. Hoewel fietsverkeer is toegestaan zal het niet worden gestimuleerd.

Tijdens een algemene informatieavond over de aanleg van de Maas-Waalweg is aangegeven dat er na realisatie van de doortrekking van de Maas-Waalweg een evaluatie wordt gehouden ten aanzien van het fietsverkeer.

Op dit moment is de Molenachterdijk een toegangsweg voor bewoners en bedrijven langs de Molenachterdijk en Weg over de Ezelaar.

De functie van de weg zal veranderen naar een doorgaande weg. Gelet op de nieuwe functie zal de verkeersintensiteit ter hoogte van het perceel van inspreker toenemen. Anders dan inspreker stelt zijn de effecten van de nieuwe weg in de toelichting van het bestemmingsplan beschreven en in diverse onderzoeken is het effect van de nieuwe weg onderzocht.

De doortrekking van de Maas-Waalweg wordt verkeerstechnisch uitgevoerd als een erftoegangsweg (snelheidsregime van 60 km/uur). Een dergelijke weg kan een intensiteit van ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal prima verwerken. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat op basis van de verkeersprognoses er op de doorgetrokken Maas-Waalweg 2.800 motorvoertuigen per etmaal zullen gaan rijden in 2025. Deze verkeersintensiteit past goed bij een erftoegangsweg.

Bovendien sluit de doorgetrokken Maas-Waalweg aan op de Molenachterdijk (N832). Deze weg is reeds gecategoriseerd als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur. Beide wegen lopen in elkaar over waardoor het logisch is om dit snelheidsregime door te zetten. Ook de weginrichting van de Maas-Waalweg zal aansluiten op die van de Molenachterdijk (N832).

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.2 Opmerking 2

Inspreker stelt dat het gebied de bestemming 'Agrarisch met landschaps- en cultuurhistorische waarden' heeft met op het noordelijk gedeelte een aardkundig waardevol terrein. Deze waarden zullen nu komen te vervallen en worden vervangen door een drukke weg. Het woongenot wordt daarmee ernstig aangetast.

Reactie

In de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) zijn de effecten van de aantasting van het landschap door de nieuwe weg beschreven. De toelichting van het bestemmingsplan bevat alleen de landschappelijke inpassing ten aanzien van verkeer in paragraaf 3.7.

Er vindt een doorsnijding van het waardevolle landschap plaats. Het gaat dan om de komgronden met de historische verkaveling en historische water- en wegenpatronen. Deze doorsnijding betreft uitsluitend de 'strook' waarin het geplande tracé komt te liggen, maar doet zich over het grootste deel van het tracé voor.

Bij het wegontwerp van de Maas-Waalweg is rekening gehouden met de waarden van het gebied / landschappelijke inpassing door:

- Door de weg niet te beplanten met bomenrijen, maar juist kruisende structuren te versterken wordt de weg beter ingepast in het bestaande landschap. Belangrijke kruisende structuur is de hoofdwetering.
- Daarnaast is een ligging op maaiveldniveau van belang, hierdoor blijft de openheid van de polder zichtbaar en beleefbaar vanaf de omliggende dijken.
- Behoud van zicht door het gebied.

- De hoofdwetering wordt overgestoken middels een brug die wegvalt in het landschap. De brug wordt sober uitgevoerd zodat deze niet opvalt in het landschap.
- In het ontwerp zijn diverse krappe bochtstralen van R=100 voorzien. De reden om deze krappere boogstralen toe te passen is om de weg landschappelijk beter in te passen.

Met betrekking tot het aardkundig monument wordt in paragraaf 2.2 van de toelichting een tekstpassage opgenomen over het waardevol open landschap. Daarbij wordt ook dit landschap geprojecteerd op een luchtfoto weergegeven als figuur 2.2.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.
2. Aan de toelichting van het bestemmingsplan is paragraaf 3.8 toegevoegd waarin aandacht wordt besteed aan de landschappelijke uitgangspunten voor de Maas-Waalweg.

3.3.3 Opmerking 3

Inspreker geeft aan dat op basis van de aard en omvang van de werkzaamheden en de afstand tot de Natura 2000 gebieden zouden significante effecten op instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000 gebied kunnen worden uitgesloten. Vervolgstappen zouden niet nodig zijn. Het verbaast inspreker dat een melkveehouder met een bedrijf langs het plangebied met een even hoge stikstofuitstoot als op deze weg wel vergunning plichtig is (een overschrijding van 6 keer het niveau van de drempelwaarde) en dat als dezelfde hoeveelheid stikstof uit auto's komt er helemaal geen vervolgstappen of onderzoek nodig is. Dat lijkt meten met twee maten.

Inspreker vraagt zich tevens af of de aanleg van de weg gevolgen heeft voor de weidevogelpopulatie en zoals grutto's en op welke wijze in het plan is geborgd dat nadelige effecten worden voorkomen.

Reactie

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn onderzoeken uitgevoerd naar geluid (bijlage 4: Akoestisch onderzoek), luchtkwaliteit (bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit) en stikstofdepositie (bijlage 7: Berekening Aeries calculator). Uit deze onderzoeken blijkt dat voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit. Daarmee zijn er geen belemmeringen voor de aanleg van de Maas-Waalweg.

Of de stikstofproductie van een melkveehouderij te vergelijken is met die van een weg is voor dit bestemmingsplan niet relevant. Feit blijft dat uit de verrichte onderzoeken en de beoordeling daarvan volgt het doortrekken van de Maas-Waalweg uitvoerbaar is op basis van de normen uit de relevante wet- en regelgeving.

De (mogelijke) effecten op de natuurwaarden zijn in de natuurtoets onderzocht (zie bijlage 2 van het bestemmingsplan). In de natuurtoets zijn ook maatregelen benoemd om te voorkomen dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden alsnog verstoring optreedt voor weidevogels. Daardoor is het plan uitvoerbaar.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.4 Opmerking 4

Inspreker stelt dat uit de voorschriften blijkt dat het mogelijk is dat er in nabijheid van woning van inspreker, al dan niet met een omgevingsvergunning, voorzieningen kunnen worden geplaatst als Abri's, oplaadpunten auto's, gebouwen en palen en masten tot 20 meter hoogte. En als het een bouwwerken betreft zoals bijvoorbeeld zend-, ontvangst- en/of sirenemasten, kan tot 30 meter hoogte worden gebouwd. Deze omvang is buiten normale en wenselijke proporties. Cliënten willen deze voorzieningen om diverse redenen niet in de nabijheid van hun woning en verzoeken om in het bestemmingsplan nader aan te geven waar ze bestemd zijn.

Reactie

In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat diverse voorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Deze regels zijn specifiek gemaakt dan de algemene regeling in Bijlage II, artikel 2 onder 18 van het Besluit omgevingsrecht. In dit artikel zijn namelijk veel meer vergunningvrije bouwwerken ten behoeve van een infrastructurele of openbare voorziening mogelijk zonder toetsing aan het bestemmingsplan.

De stelling van inspreker dat er sprake is van buiten normale of wenselijke proporties mogelijk maken van bouwwerken wordt niet gedeeld omdat op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) deze bouwwerken vergunningvrij zijn toegestaan. Wel zal er bij de realisatie van de Maas-Waalweg rekening worden gehouden met aanliggende gronden, dit wordt verder uitgewerkt in het definitieve wegontwerp.

De bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen de bestemming 'Verkeer' zijn overgenomen uit regels van andere bestemmingsplannen waaronder die van het Buitengebied herziening 2016 van de gemeente Maasdriel waarin ook de maximale bouwhoogte voor palen en masten op 20 meter is geregeld.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.5 Opmerking 5

Op de woning van inspreker wordt een geluidsbelasting verwacht die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De geluidsbelasting op deze woning zal dus fors toenemen en dat geeft een forse vermindering van het woongenot. Door middel van toepassing van een stiller wegdek kan die overlast tot 48 dB worden teruggebracht. Inspreker vraagt zich af op welke wijze dit in het plan is geborgd.

Op de tekening in de bijlage staat aangegeven dat er een drempel recht voor de woning komt. Inspreker verwacht door deze drempel en bocht een extra geluidsbelasting en betwijfelen of dit voldoende is meegenomen in de berekening. Inspreker vraagt zich af of het mogelijk is om deze drempel wat oostelijker te leggen zodat de hinder hiervan verminderd.

Inspreker vraagt zich af wat het effect op de geluidsbelasting is als de verkeersintensiteit groter wordt dan de prognose en uitgangspunten in de geluidonderzoeken. En zijn de uitgangspunten in het akoestisch onderzoek niet te voorzichtig ingeschat?

Mogelijk kunnen er extra voorzieningen worden getroffen bij de bron of het overgangsgebied waardoor de geluidsbelasting afneemt en het woongenot voldoende in stand wordt gehouden.

Reactie

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat ter hoogte van de woning van inspreker de berekende geluidbelasting 49 dB zal bedragen. Dit is een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Gelet op de beperkte overschrijding zijn er doelmatige maatregelen te nemen om de geluidbelasting te verminderen. In het wegontwerp wordt daarom over de gehele weg een stiller verhardingstype SMA-NL5 toegepast waardoor ook ter hoogte van de woning van inspreker wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Doordat, na maatregelen, doortrekking van de Maas-Waalweg voldoet aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk.

Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp van de Maas-Waalweg zal naar de exacte ligging van het plateau worden gekeken.

In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat op basis van de verkeersprognoses er op de doorgetrokken Maas-Waalweg 2.800 motorvoertuigen per etmaal zullen gaan rijden in 2025.

Deze verkeersintensiteit is gebaseerd op het regionale verkeersmodel Rivierenland (2013). In het model zijn de toekomstige ruimtelijke en infrastructurele plannen verwerkt die op het moment van het opstellen van het model (2013) een redelijke mate van concreetheid hadden. Een verkeersmodel is een algemeen gebruikelijke methode om inzicht te verkrijgen in verkeersintensiteiten in de toekomst.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.6 Opmerking 6

Het vele verkeer over de nieuwe weg zorgt voor extra hinder door verlichting van auto's die richting de woning van inspreker rijden. In het buitengebied wordt veelal met grootlicht gereden zodat het effect nog wordt versterkt. Inspreker vraagt zich af welke voorzieningen er worden getroffen om deze hinder tegen te gaan.

Reactie

In het wegontwerp zijn gelet op de ligging van woning van inspreker en de bocht van de Maas-Waalweg maatregelen meegenomen in de ontwerptekeningen. De bomen in de omgeving van de bocht worden deels aangeplant om bestaande bomenrijen aan te vullen. Voor een deel worden ook nieuwe bomen aangeplant bij de T-splitsing van de Maas-Waalweg en de Molenachterdijk.

Door de inpassing van de weg rondom woning van inspreker met het aanvullen van bestaande beplanting wordt lichthinder beperkt. Bij de verdere ontwerpfasen van het wegontwerp van de Maas-Waalweg zal de exacte invulling met groen nabij inspreker worden uitgewerkt. In het bestemmingsplan is tussen de weg en perceel van de indiener ruimte opgenomen voor eventuele licht afschermdende maatregelen in de vorm van groenvoorziening.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.3.7 Opmerking 7

Inspreker stelt dat het woongenot ernstig wordt aangetast door toename van verkeersonveiligheid, geluidshinder, uitlaatgassen van auto's met fijnstof, lichthinder en voorzieningen als drempels voor de woning en grotere bouwwerken zoals zendmasten binnen het bestemmingsplan mogelijk worden in de nabijheid van de woning.

Het gevoel van wonen in een groene omgeving met een mooi landschap verdwijnt hierdoor. Genoemde aspecten zijn ongewenst en aantasting van woongenot, gezonde leefomgeving en de groene beleving van het buitengebied. Bovendien leidt het ook nog eens tot waardevermindering van het bedrijf.

Reactie

Voor de benoemde aspecten in de eerste zin wordt verwezen naar bovenstaande reacties op de opmerkingen van de inspreker.

Indien inspreker meent dat er sprake is van waardevermindering dan kan na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeverzoek worden ingediend op grond van de gemeentelijke planschadeverordening.

3.4 Inspreker 4: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499068/498621)

Inspreker heeft zowel per e-mail als per post een inspraakreactie toegezonden. Beide reacties zijn gelijklopend, maar zoals aangegeven in de publicatie behoorde een reactie per e-mail niet tot de mogelijkheden.

3.4.1 Opmerking 1

Inspreker merkt op dat het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een weg die de grond van inspreker zal doorkruisen. De nieuw aan te leggen weg zal de kavels van elkaar scheiden.

Inspreker wordt door de aanleg van deze weg onevenredig in haar belangen geschaad en het bedrijf van inspreker lijdt hierdoor onevenredige schade.

Inspreker heeft een melkveebedrijf wat 5 maanden per jaar weidegang biedt aan de melkkoeien. Als de nieuwe weg wordt aangelegd zullen belanghebbenden de koeien niet meer kunnen weiden. Friesland Campina stelt namelijk de eis om maximaal 10 koeien per ha te hanteren.

Bij aanleg van de weg worden de kavels van inspreker gesplitst en daarmee ook verkleind. Ook wordt een deel van de grond niet meer bereikbaar om de koeien te laten weiden.

Inspreker zal bij aanleg van de weg niet meer kunnen voldoen aan de eisen voor 'weidekoeien' / 'weidemelk' en worden dan ook onevenredig zwaar benadeeld door dit plan.

Ook zal inspreker niet meer kunnen voldoen aan de fosfaatrestricties die veehouderijen worden opgelegd. Voor melkveehouderijen is op 1 januari 2016 het stelsel Verantwoorde Groei Melkveehouderij ingevoerd. Dit betekent dat melkveehouderijen slechts kunnen groeien als men beschikt over voldoende grond om de door het bedrijf geproduceerde mest te verwerken.

Bij het invoeren van het stelsel werd door de staatssecretaris aangegeven:

“Grondgebondenheid van de melkveehouderij verhoogt het maatschappelijk draagvlak en draagt bij aan een duurzame ontwikkeling van de sector. Het beschikken over voldoende grond is daarbij ook een basisvoorwaarde voor de weidegang.”

Inspreker dient aldus voor hun melkveehouderij te beschikken over voldoende grond en de mogelijkheid om hun bedrijf uit te breiden, met voldoende grond voor de mestverwerking. Met het plan voor aanleg van een weg die de gronden van inspreker doorkruist, wordt inspreker dan ook onevenredig benadeeld nu zij hiermee niet meer zullen kunnen voldoen aan de eisen voor een Verantwoorde Groei Melkveehouderij.

Reactie

Bij de afweging van de tracévarianten van de Maas-Waalweg is bij de vergelijking tussen een noordelijke en zuidelijke variant een afweging gemaakt op meerdere aspecten. Ten aanzien van de doorsnijding van weilanden is opgenomen:

“Vanwege de mogelijkheid tot kavelruil wordt de zuidelijke variant op het aspect fysieke inpassing als meest gunstigste beoordeeld. De doorsnijding van een agrarisch bouwblok en huiskavels resulteert in een minst gunstige beoordeling voor de noordelijke variant.”

Uiteindelijk is de zuidelijke variant verder uitgewerkt in voorliggend bestemmingsplan.

Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop. De aangehaalde bedrijfsmatige aspecten zijn onderdeel geweest van de besprekingen met inspreker over de grondaankoop.

Het bestemmingsplan Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg maakt op basis van een integrale afweging op basis van de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) de meest optimale ligging van de weg mogelijk binnen de ruimtelijke mogelijkheden.

De gemeente Maasdriel zal met inspreker het overleg aangaan om tot minnelijke verwerving te komen van de benodigde gronden. Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn gronden van de inspreker benodigd. Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.

3.4.2 Opmerking 2

Inspreker stelt dat voor zover het nog mogelijk zal zijn om vee te laten grazen op de (gesplitste) kavels de aanleg van de weg het welzijn van de dieren zal aantasten. De aanleg van de weg zal namelijk leiden tot een aanzienlijke hoeveelheid verkeer, met de daarbij behorende geluids- en lichthinder, alsmede een toename van fijnstof, waaraan de dieren zullen worden blootgesteld.

Het plan zorgt voor een sterke toename van geluid en fijnstof, maar ook van licht in de omgeving. Negatieve effecten van lichthinder zijn onder andere ontregeling van de natuur en de verstoring van het nachtelijk landschap. Ook kan lichthinder mogelijk zelfs leiden tot aantasting van de gezondheid, ook van in het gebied aanwezige dieren.

Vanwege deze onevenredig zware belasting voor zowel de dieren als het bedrijf van belanghebbenden kan naar de mening van belanghebbenden niet worden meegewerkt aan dit traject.

Reactie

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn gronden van de inspreker benodigd. De gemeente Maasdriel is met inspreker het overleg aangaan om tot minnelijke verwerving te komen van de benodigde gronden. Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop. Opgemerkt wordt dat het te splitsen perceel eigendom is van de gemeente Maasdriel.

Anders dan inspreker stelt is de aanleg van de weg getoetst aan de diverse beleidskaders. Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn onderzoeken uitgevoerd naar geluid (bijlage 4: Akoestisch onderzoek), luchtkwaliteit (bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit) en stikstofdepositie (bijlage 7: Berekening Aerius calculator). Uit deze onderzoeken blijkt dat voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit. Daarmee zijn er geen belemmeringen voor de aanleg van de Maas-Waalweg.

In het bestemmingsplan is aan alle relevante wet- en regelgeving betreft de (milieu)aspecten getoetst. Uit de verrichte onderzoeken en de beoordeling daarvan volgt het doortrekken van de Maas-Waalweg uitvoerbaar is op basis van de normen uit de relevante wet- en regelgeving. Specifiek voor productiedieren heeft de overheid welzijnseisen benoemd. Deze eisen hebben betrekking op de huisvesting van dieren (voldoende bewegingsvrijheid en bescherming tegen slecht weersomstandigheden). Voor effecten vanuit de omgeving met betrekking tot dierwelzijn is geen specifieke wetgeving opgenomen. Er is getoetst aan alle relevante wetgeving en daaraan wordt voldaan. Er is sprake van een vaak voorkomende situatie en er is geen reden te veronderstellen dat het dierwelzijn wordt aangetast.

De afstand vanaf de woning van inspreker tot aan de Maas-Waalweg bedraagt ca. 170 meter. Omdat de Maas-Waalweg ter hoogte van inspreker een bocht maakt zal er weinig hinder zijn van lichten van rijdende auto's op de Maas-Waalweg. In het wegontwerp wordt doelmatige verlichting toegepast bij kruisingen, kunstwerken en bochten in het wegprofiel. Daardoor is de overlast voor de dieren van wegverlichting beperkt en heeft deze verlichting alleen een functie voor de verkeersveiligheid.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De effecten van het doortrekken van de Maas-Waalweg zijn onderzocht en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan. De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.4.3 Opmerking 3

Inspreker merkt op dat de aanleg van de weg het gebied zal aantasten. Het betreft hier een op dit moment prachtig open gebied, met weilanden en grazende koeien. Dwars door dit weidegebied komt straks een weg te liggen met zeer veel verkeersbewegingen.

Het gebied is een gebied wat is aangeduid als 'Agrarisch gebied met Landschaps- en Cultuurhistorische waarden'. Daarbij zijn de gronden aangewezen als 'karakteristiek komgebied', 'waterberging zoekgebied' en 'watergang'. Het noordelijk deel van het plangebied is door middel van de groene kaders aangemerkt als gebied met 'aardkundig waardevol terrein'.

Bekend is verder dat in de omgeving van het plangebied met name resten vanaf de late ijzertijd en de Romeinse tijd kunnen worden verwacht. Er kan aldus worden verwacht dat in het gebied archeologische resten zullen worden aangetroffen en het gebied aldus als archeologische vindplaats moet worden aangemerkt.

Daarnaast wordt opgemerkt dat binnen het plangebied broedvogels aanwezig zijn wiens broedgebied wordt aangetast door aanleg van de weg. Ook verstoort de weg de vliegroutes van vleermuizen, mede vanwege de lichthinder die de weg veroorzaakt.

De planontwikkeling heeft dan ook onevenredige en onwenselijke negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

Reactie

In de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) zijn de effecten van de aantasting van het landschap door de nieuwe weg beschreven. De toelichting van het bestemmingsplan bevat alleen de landschappelijke inpassing ten aanzien van verkeer in paragraaf 3.7.

Er vindt een doorsnijding van het waardevolle landschap plaats. Het gaat dan om de komgronden met de historische verkaveling en historische water- en wegenpatronen. Deze doorsnijding betreft uitsluitend de 'strook' waarin het geplande tracé komt te liggen, maar doet zich over het grootste deel van het tracé voor.

Bij het wegontwerp van de Maas-Waalweg is rekening gehouden met de waarden van het gebied / landschappelijke inpassing door:

- de weg niet te beplanten met bomenrijen, maar juist kruisende structuren te versterken wordt de weg beter ingepast in het bestaande landschap. Belangrijke kruisende structuur is de hoofdwetering.
- Daarnaast is een ligging op maaiveldniveau van belang, hierdoor blijft de openheid van de polder zichtbaar en beleefbaar vanaf de omliggende dijken.
- Behoud van zicht door het gebied.
- De hoofdwetering wordt overgestoken middels een brug die wegvalt in het landschap. De brug wordt sober uitgevoerd zodat deze niet opvalt in het landschap.

- In het ontwerp zijn diverse krappe bochtstralen van $R=100$ voorzien. De reden om deze krappere boogstralen toe te passen is om de weg landschappelijk beter in te passen.

Met betrekking tot het aardkundig monument wordt in paragraaf 2.2 van de toelichting een tekstpassage opgenomen over het waardevol open landschap (zie hoofdstuk 4 van deze nota voor tekstpassage). Daarbij wordt ook dit landschap geprojecteerd op een luchtfoto weergegeven als figuur 2.2.

Ten aanzien van de archeologische waarden wordt verwezen naar het uitgevoerde onderzoek (zie bijlage 8: Archeologisch onderzoek van het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat de werkzaamheden, mits niet dieper dan 1,20 meter onder maaiveld, kunnen worden uitgevoerd.

Ten aanzien van aantasting van het broedgebied van vogels wordt verwezen naar de natuurtoets waarin wordt geadviseerd de realisatie van het project niet in het broedseizoen uit te voeren.

Betreft eventuele verstoring van vliegroutes van vleermuizen blijkt dat de Hoofdwetering en de dubbele laanbeplanting achter de Molenachterdijk geschikt worden geacht als vliegroute. De natuurtoets geeft in paragraaf 6.1.2 hiervoor de volgende bevinding:

- De laanbeplanting langs de Molenachterdijk is geschikt als vliegroute en / of foerageergebied. Door de werkzaamheden zal één van de vier laanbeplanting worden verwijderd. Het verwijderen van één rij laanbeplanting, heeft geen negatief effect op de potentie als vliegroute voor vleermuizen. De overblijvende drie rijen laanbeplanting zijn voldoende om de potentie als vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen te behouden.
- De Hoofdwetering is geschikt als vliegroute door watergebonden vleermuizen (o.a. water- en meervleermuis). Door het ontbreken van opgaande geleidende beplanting langs de oevers (en in de directe omgeving) is de verbinding echter niet of beperkt geschikt als vliegroute voor overige vleermuissoorten. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling wordt een brug over de Hoofdwetering gerealiseerd. De onderkant van de brug komt op een afstand van minimaal 1,25 meter vanaf het wateroppervlakte te liggen (Antea Group, 2015). Conform de leidraad faunavoorzieningen (MJPO, 2013) blijkt dat de benodigde ondergang (afstand wateroppervlakte-onderkant brug) voor de meervleermuis minimaal 1 meter bedraagt, de minimale onderdoorgang voor de watervleermuis bedraagt 0,5 meter. De Hoofdwetering blijft dus ook in de toekomstige situatie geschikt als vliegroute voor vleermuizen.

Het plan leidt niet tot aantasting van de vliegroutes.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.
2. Daarnaast is aan de toelichting paragraaf 3.8 toegevoegd waarin aandacht wordt besteed aan de landschappelijke uitgangspunten voor de Maas-Waalweg.

3. Tevens zullen archeologische waarden beschreven worden in het bestemmingsplan in paragraaf 2.2 (zie hoofdstuk 4 in deze nota voor de tekstpassage).

3.4.4 Opmerking 4

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid – maar in dit geval ook uit oogpunt van de in het gebied aanwezig flora en fauna – rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

Inspreker merkt op dat de aanleg van de weg – met de daarbij behorende verkeersbewegingen – een onevenredige aantasting betekent van de luchtkwaliteit, waarmee het plan ook op dit punt niet in overeenstemming kan worden geacht met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Eén van de onderzoeken is een Aeriusberekening en een beschouwing van de luchtkwaliteit (zie bijlage 7: Berekening Aerijs Calculator en bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit van het bestemmingsplan). Daarnaast is een natuurtoets (bijlage 2) uitgevoerd op basis van de Wet Natuurbescherming. Uit de verrichte onderzoeken en de beoordeling daarvan volgt het doortrekken van de Maas-Waalweg uitvoerbaar is en voldoet aan de wettelijke normen op basis van de relevante wet- en regelgeving.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.4.5 Opmerking 5

Inspreker merkt op dat het verblijfs- en leefklimaat in het gebied onaanvaardbaar wordt aangetast als gevolg van de weg, mede door de geluidshinder die zal optreden vanwege de toename van het verkeer door het gebied. De toename van het aantal verkeersbewegingen, gelet op de toekomstige verkeersintensiteit, zal zodanig zijn dat daarvan onaanvaardbare geluidshinder te verwachten is, althans een zodanige toename van de geluidshinder in het gebied dat dit voor dit gebied in alle redelijkheid niet aanvaardbaar kan worden geacht.

Reactie

Conform wetgeving (Wet Geluidhinder) dient getoetst te worden ter hoogte van de gevel van de woning. Uit het akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan) volgt dat ter hoogte van inspreker de berekende geluidbelasting 34 dB bedraagt. Deze geluidbelasting is lager dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Daarnaast wordt door aanleg van de Maas-Waalweg het verkeer op ondermeer de Wellseindsestraat en Delwijnsestraat minder nu het doorgaande verkeer minder over deze wegen rijdt.

Doordat de doortrekking van de Maas-Waalweg voldoet aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.5 **Inspreker 5: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499340)**

3.5.1 **Opmerking 1**

Inspreker ziet er enorm tegen op dat er straks auto's en nog erger; vrachtverkeer zal gaan rijden door ons enige mooie uitzicht dat wel draaglijk is om naar te kijken.

Reactie

Inspreker woont op een afstand van ca. 420 meter hemelsbreed tot de Maas-Waalweg. Tussen de door te trekken weg en woning van inspreker liggen diverse percelen waaronder een agrarisch bedrijf met bebouwing langs de Boosterensteeg. Gelet op de afstand tot inspreker en de tussenliggende bebouwing en gronden is de aantasting van het uitzicht gering.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.5.2 **Opmerking 2**

Ook geluidsoverlast is iets waar inspreker tegen op ziet. Wat voor geluid dan ook: het draagt heel ver hier. Blèrpijpen van motoren die het gas eens lekker opentrekken, daar zit inspreker niet op te wachten.

Onder andere over het verdiept aanleggen van de weg, het gebruik van (stil asfalt) ZOAB (zeer open asfaltbeton), het plaatsen van een hoge, zeer dichte beukenhaag zodat we in de winter ook geen verkeer/ brandende koplampen enz. hoeven zien te rijden haalt inspreker aan als oplossingen.

Reactie

Uit het akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan) volgt dat de woning van inspreker geen eerstelijnsbebouwing is ten opzichte van de Maas-Waalweg. De geluideffecten zijn bepaald voor de bebouwing langs de Boosterensteeg op ca. 160 meter afstand ten opzichte van de woning van inspreker.

Ter hoogte van de Boosterensteeg is de berekende geluidbelasting 42 dB. Deze geluidbelasting is lager dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De woning van de inspreker ligt verder van de geluidsbron, derhalve is er geen reden om aan te nemen dat als gevolg van dit bestemmingsplan de wettelijk gestelde waarden bij deze woning overschreden worden.

Doordat de doortrekking van de Maas-Waalweg voldoet aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zijn aanvullende maatregelen niet

noodzakelijk. In het wegontwerp wordt wel over de gehele weg een stiller verhardingstype SMA-NL5 toegepast.

Zoals onder opmerking 1 aangegeven heeft inspreker door de afstand tot de Maas-Waalweg en de bebouwing tussen het perceel van inspreker en de doorgetrokken Maas-Waalweg beperkt zicht op de weg.

Gelet op de landschappelijke inpassing wordt er geen dichte haag langs de Maas-Waalweg aangelegd.

Gelet op de afstand van 420 meter van de weg tot de woning van de inspreker zal het verkeer zichtbaar zijn. Gezien de grote afstand zijn wettelijk geen maatregelen noodzakelijk.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.5.3 Opmerking 3

Inspreker wil vooral geen drempels op het wegdek dat voor agressief optrekken en remmen zorgt. Desnoods een geluidswal met veel groen erop. Ik hoop dat er alles aan gedaan wordt dat die weg niet óók een doorn in mijn oog wordt en een kwelling voor mijn gehoor.

Reactie

Zoals onder opmerking 1 aangegeven heeft inspreker door de afstand (420 meter) tot de Maas-Waalweg en de bebouwing tussen het perceel van inspreker en de doorgetrokken Maas-Waalweg beperkt zicht op de weg.

Gelet op de landschappelijke inpassing wordt er geen dichte haag langs de Maas-Waalweg aangelegd. Ook een (hoge) geluidswal met groen erop draagt niet bij aan het open landschapsbeeld en wordt daarom niet aangelegd langs de doorgetrokken Maas-Waalweg.

In het wegontwerp van de Maas-Waalweg worden verhoogde plateaus (drempels) gerealiseerd. Deze plateaus worden vanwege snelheidsbeperkende maatregelen toegepast op het wegtype (erftoegangsweg 60 km per uur). Zoals benoemd in akoestisch onderzoek (zie beantwoording opmerking 2) leiden deze maatregelen niet tot overschrijding voor geluid (48 decibel) voor geluid ter hoogte van de woning van de inspreker.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.6 **Inspreker 6: besluit gemeente Maasdriel (kenmerk: 499339)**

3.6.1 **Opmerking 1**

Inspreker stelt dat het gewijzigde bestemmingsplan leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de Molenachterdijk ter plaatse van het bedrijf van inspreker. Dat geeft extra problemen bij de uitrit en extra geluidsbelasting op de geplande bedrijfswoning.

Reactie

Het perceel en de uitrit van inspreker zijn gelegen ten oosten van de Maas-Waalweg en buiten het plangebied van het bestemmingsplan Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg.

Op de (provinciale) weg voor de geplande uitrit is op dit moment al verkeer aanwezig dat nu de Maas-Waalweg nog niet is doorgetrokken via de Weigraaf rijdt. Door het doortrekken van de Maas-Waalweg is de verwachting dat het verkeer toeneemt van 2.700 motorvoertuigen in 2012 tot 6.500 motorvoertuigen per etmaal in 2025.

De effecten van de aanleg van de Maas-Waalweg zijn akoestisch onderzocht (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek volgt dat wordt voldaan aan de wettelijke normen uit de Wet geluidhinder.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.6.2 **Opmerking 2**

Inspreker stelt dat er nu als er met auto of trekker vanaf het bedrijf naar de Molenachterdijk wordt gereden het zicht zeer slecht door de bomen. Het is nu noodzakelijk om met de neus van auto of trekker op de weg te gaan staan om goed zicht te hebben. Dat is zeer onveilig. Met het doortrekken van de Maas-Waalweg zal de verkeersdrukke verder toenemen en de verkeersveiligheid nog verder afnemen. Inspreker verzoekt de gemeente om dit op te lossen. Inspreker is van mening dat het rooien van enkele bomen een goede bijdrage daaraan zou kunnen leveren. Mogelijk zijn er meerdere oplossingen.

Reactie

Het perceel en de uitrit van inspreker zijn gelegen ten oosten van de Maas-Waalweg en liggen daarmee buiten het plangebied van het bestemmingsplan Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg.

Ook het wegontwerp van de Maas-Waalweg heeft geen betrekking op de uitrit van inspreker. Dit neemt niet weg dat het inderdaad te verwachten is dat op het wegvak ter plaatse van de uitrit meer verkeer gaat rijden in de toekomst. Op voorhand zijn hier echter geen problemen te verwachten. Het verzoek om het zicht vanuit de uitrit te verbeteren, wordt doorgezet naar de wegbeheerder, de provincie Gelderland.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.6.3 Opmerking 3

Inspreker is voornemens om een nieuwe bedrijfswoning te bouwen bij het bedrijf, maar verwacht ter plaatse van de woning een toename van geluidshinder door het aanleggen van de nieuwe weg. Uit de gegevens bij het bestemmingsplan blijkt dat ter plaatse van Molenachterdijk 6 er een geluidsbelasting wordt verwacht die de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. Gelet op de verkeersintensiteit en ligging van de geplande woning aan de Molenachterdijk 8 zal naar verwachting ook daar de voorkeursgrenswaarde worden overschreden.

Wij verzoeken u daarmee rekening te houden door bijvoorbeeld passende geluid reducerende voorzieningen aan brengen. Inspreker verwacht dat het wenselijk is om het bouwvlak van deze woning enigszins aan te passen zodat de woning buiten de hinderlijke geluidsc contouren kan worden gebouwd of dat er voorzieningen worden gemaakt om geluidshinder te voorkomen. Binnen de aanstaande herziening van het bestemmingsplan buitengebied kan dat integraal worden meegenomen.

Reactie

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat ter hoogte van de woning Molenachterdijk 6 de berekende geluidbelasting 49 dB zal bedragen.

Gelet op de beperkte overschrijding zijn er doelmatige maatregelen te nemen om de geluidbelasting te verminderen. In het wegontwerp wordt daarom over de gehele weg een stiller verhardingstype SMA-NL5 toegepast. Daarmee wordt ook ter hoogte van de Molenachterdijk voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Ter hoogte van inspreker is geen akoestisch onderzoek uitgevoerd nu het perceel niet grenst aan de Maas-Waalweg. Het akoestisch effect van de doortrekking van de Maas-Waalweg is getoetst bij toetspunt 002, de woning aan de Molenachterdijk 3. Ter hoogte van dit toetspunt wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

Voor een mogelijke toekomstige realisatie van een woning door de inspreker zal door hem voor een concreet uitgewerkt initiatief een onderzoek uitgevoerd moeten worden naar het wegverkeerslawaai. In hoeverre geluid een belemmering is, of dat een hogere grenswaarde verleend dient te worden, zal blijken op basis van onderzoek op basis van een concreet plan.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.7 **Inspreker 7: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 307630), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 509943)**

De inspreker is woonachtig in gemeente Zaltbommel. De reactie heeft betrekking op plandelen die gelegen zijn op het grondgebied van gemeente Maasdriel. Gelet op de gezamenlijke beantwoordingsnota van inspraak- en overlegreacties is onderstaande reactie namens beide gemeenten opgesteld, maar ligt de besluitvorming formeel bij de gemeente Maasdriel.

3.7.1 Opmerking 1

Inspreker geeft aan dat er geen rekening is gehouden met het aanplanten van nieuw groen. Erger nog, er zullen meer bomen gekapt worden dan teruggeplaatst. In het plan valt te lezen dat er 33 bomen geroid zullen worden en dat er 29 bomen terug geplaatst zullen worden. En het tracé zal geen bomen en/of struiken bevatten ter hoogte van het perceel van inspreker.

Inspreker geeft aan dat naast vrijwel alle wegen in de Bommelerwaard mooie bomenrijen aangeplant. Het zou raar en jammer zijn als de nieuwe weg hierin zou afwijken want zonder aanplanting zal de nieuwe weg afwijkend zijn. Een bomenrij zal tevens fijnstof afvangen en voor geluidsdemping zorgen. Dat zou erg fijn zijn aangezien een 80 km weg in dat opzicht voor veel vervuiling zal zorgen, en dan houden we nog geen rekening met het esthetische effect.

Inspreker geeft aan dat meer groen een verrijking van de omgeving is, gelet op het wonen in het buitengebied. En inspreker lijkt het, dat het niet aanplanten van groen langs een nieuwe weg een gemiste kans voor de overheid is in haar poging om te vergroenen.

Reactie

Er vindt een doorsnijding van het waardevolle landschap plaats. Het gaat dan om de komgronden met de historische verkaveling en historische water- en wegenpatronen. Deze doorsnijding betreft uitsluitend de 'strook' waarin het geplande tracé komt te liggen, maar doet zich over het grootste deel van het tracé voor. Bij het inpassen van de Maas-Waalweg wordt het open landschap gerespecteerd. Binnen dit landschap wordt op gepaste wijze de opgaande begroeiing (bomen) ingepast. Deze inpassing is verwerkt in het wegontwerp.

Bij het wegontwerp van de Maas-Waalweg is rekening gehouden met de waarden van het gebied / landschappelijke inpassing door:

- Door de weg niet te beplanten met bomenrijen, maar juist kruisende structuren te versterken wordt de weg beter ingepast in het bestaande landschap. Belangrijke kruisende structuur is de hoofdwetering.
- Daarnaast is een ligging op maaiveldniveau van belang, hierdoor blijft de openheid van de polder zichtbaar en beleefbaar vanaf de omliggende dijken.
- Behoud van zicht door het gebied.
- De hoofdwetering wordt overgestoken middels een brug die wegvalt in het landschap. De brug wordt sober uitgevoerd zodat deze niet opvalt in het landschap.
- In het ontwerp zijn diverse krappe bochtstralen van $R=100$ voorzien. De reden om deze krappere boogstralen toe te passen is om de weg landschappelijk beter in te passen.

Anders dan inspreker aangeeft wordt de weg niet ingericht als 80 km/uur weg. De ontwerpsnelheid van de Maas-Waalweg is 60 km/uur en de inrichting wordt vormgegeven op basis van een erftoegangsweg.

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn onderzoeken uitgevoerd naar geluid (bijlage 4: Akoestisch onderzoek), luchtkwaliteit (bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit) en stikstofdepositie (bijlage 7: Berekening Aerijs calculator).

Uit deze onderzoeken blijkt dat voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit. Daarmee zijn er geen belemmeringen voor de aanleg van de Maas-Waalweg.

Volgens de ontwerptekening van de Maas-Waalweg worden er 35 bomen verwijderd en 27 nieuwe bomen geplant. In het kader van de civieltechnische uitwerking wordt er nog goed gekeken naar de bomen. Dat kan ertoe leiden dat er meer bomen gekapt moeten worden of juist misschien minder. Datzelfde geldt voor herplant.

Op dit ogenblik is er nog niet met zekerheid de exacte aantallen aan te geven. Op basis van de Boswet is het in ieder geval verplicht om alle bomen die worden gerooid één op één te compenseren door nieuwe bomen. Het heeft de voorkeur bomen te herplanten binnen het plangebied. Mocht dat niet lukken, dan is het toegestaan de bomen elders te compenseren.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen door in de toelichting paragraaf 3.8 toe te voegen waarin aandacht wordt besteed aan de landschappelijke uitgangspunten voor de Maas-Waalweg.

3.7.2 Opmerking 2

Inspreker geeft aan dat op basis van de tekening van het toekomstige tracé is te zien dat het verkeer vanuit Ammerzoden richting Aalst een scherpe bocht naar links maakt. Dit zal als gevolg hebben dat het verkeer dat voor de bocht aan komt rijden vanuit Ammerzoden 's avonds en 's nachts met de koplampen in de woon en slaapkamers van inspreker zal schijnen. Met name bij de bewoners die aan de Delwijnsekade wonen.

Inspreker stelt voor dat aan de buitenzijde van de bocht van de te realiseren weg op het brede hoek land waarmee in de huidige plannen nog niets mee gedaan wordt beplanting wordt aangebracht. Inspreker merkt op dat als in deze hoek groen aangeplant wordt (lees struiken) er minder tot geen last is van koplampen. Daarnaast zal dit het aangezicht van de nieuwe weg verbeteren en ook meteen fijnstof en geluidsoverlast afvangen. Qua oppervlakte van het ongebruikte stuk land is er meer dan genoeg ruimte voor het aanplanten van bijvoorbeeld struiken en/of bomen.

Reactie

De afstand vanaf de woning van inspreker tot aan de Maas-Waalweg is ca. 160 meter. Gelet op de ontwerpsnelheid is een bocht met een straal van $R=100$ met bochtschilden opgenomen in het wegontwerp. Deze boogstraal wordt berekend op basis van de ontwerpsnelheid van de weg en zorgt ervoor dat verkeer dat met de ontwerpsnelheid van de weg nog net genoeg grip heeft om niet uit de bocht te vliegen. Verkeer dat in noordelijke richting op de Maas-Waalweg rijdt kan met koplampen in de richting van het perceel van inspreker schijnen.

Binnen het bestemmingsplan Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg (Gemeente Maasdriel) zijn de gronden tussen het perceel van inspreker en de Maas-Waalweg bestemd als 'Groen'.

Deze restpercelen die worden aangekocht zijn bestemd voor de wegberm en de watercompensatie c.q. opvang van hemelwater vanaf de weg. Binnen de bestemming kan ook beplanting / groene afscherming worden opgericht. Het bestemmingsplan belemmert de ontwikkeling van de groenmaatregel niet. Wij gaan met de inspreker in overleg over de mogelijkheden van een groenhaag (maximaal 1 meter hoog).

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.8 Inspreker 8: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 304885), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 509950)

De inspreker is woonachtig in gemeente Zaltbommel. De reactie heeft betrekking op plandelen die gelegen zijn op het grondgebied van gemeente Maasdriel. Gelet op de gezamenlijke beantwoordingsnota van inspraak- en overlegreacties is onderstaande reactie namens beide gemeenten opgesteld, maar ligt de besluitvorming formeel bij de gemeente Maasdriel.

3.8.1 Opmerking 1

Inspreker stelt dat de aanleg van de weg wordt gemotiveerd doordat op de bestaande smalle wegen de combinatie van fietsers en vrachtverkeer voor een gevoel van onveiligheid zorgt. Inspreker vindt dat de situatie niet geheel goed inschat wordt. Ten opzichte van tien jaar geleden is het vrachtverkeer enorm verminderd. Zo is het transportbedrijf Vos van Nederhemert naar Zaltbommel verhuisd en heeft steenhandel Marco Slegh de opslag naar Nederhemert verplaatst. De nieuwe eigenaar van de steenhandel maakt minder vervoersbewegingen en maakt ook regelmatig gebruik van de Van Heemstraweg. Verder zijn er veel minder tuinders actief in het gebied, met name als gevolg van de crisis en doordat veel tuinders met pensioen zijn gegaan. De meeste vrachtwagens, in het bijzonder het melk- en bloementransport, rijden in de avonden tussen acht en twaalf uur.

Het klopt dat schoolgaande jeugd gebruik maakt van de fietsroute. In absolute aantallen is dit echter beperkt. Inspreker heeft daarbij nooit gevaarlijke taferelen gezien. Doordat de tijden van de fietsers en de vrachtwagens verschillen, komt de door uw College genoemde combinatie weinig voor. Het plan is overbodig nu er geen (verkeerskundig) probleem is.

Reactie

Met het doortrekken van de Maas-Waalweg komt een route beschikbaar voor doorgaand gemotoriseerd verkeer vanuit het westelijk deel van de Bommelerwaard in zuidelijk richting en vice versa. Dorpskernen worden ontzien en doordat minder verkeer over de huidige routes rijdt, wordt het voor fietsverkeer veiliger. In combinatie met de onlangs gereconstrueerde Molenachterdijk (N 832) ontstaat een goede ontsluitingsweg van en naar de A2 voor het zuidwestelijke deel van De Bommelerwaard.

De reactie van inspreker doet niets af aan het uitgangspunt om de Maas-Waalweg door te trekken en de bestaande smallere wegen te ontlasten door het doorgaande verkeer op deze wegen over de doorgetrokken Maas-Waalweg te leiden.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.8.2 Opmerking 2

De komst van de weg leidt voor inspreker en zijn gezin tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. De verslechtering is evident nu de weg vrijwel direct achter de woning van de inspreker komt te liggen. Te denken valt aan de geluidsoverlast, vermindering van uitzicht en uitstoot van fijnstof. Inspreker heeft in de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in zijn woning. Met deze plannen wordt deze investering meteen ongedaan gemaakt.

Reactie

De afstand vanaf de woning van inspreker tot aan de Maas-Waalweg is ca. 130 meter. De stelling van inspreker dat vrijwel direct achter de woning de Maas-Waalweg komt te liggen wordt niet gedeeld.

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Eén van de onderzoeken is een beschouwing van de luchtkwaliteit (zie bijlage 9 van het bestemmingsplan) en de uitgevoerde Aeriusberekening (zie bijlage 7 van het bestemmingsplan). De conclusie van het onderzoek geeft aan dat voldaan wordt aan de Wet luchtkwaliteit. Daarnaast is akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat dat ter hoogte van inspreker de berekende geluidbelasting 44 dB bedraagt. Deze geluidbelasting is lager dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Doordat de doortrekking van de Maas-Waalweg voldoet aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk.

Doordat voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de aanleg van de Maas-Waalweg.

Door de aanleg van de Maas-Waalweg zal het uitzicht wijzigen.

In de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) zijn de effecten van de aantasting van het landschap door de nieuwe weg beschreven. De toelichting van het bestemmingsplan bevat alleen de landschappelijke inpassing ten aanzien van verkeer in paragraaf 3.7.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De effecten van het doortrekken van de Maas-Waalweg zijn onderzocht en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan (en bijlage 4: Akoestisch onderzoek en bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit). De reactie geeft op dit punt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.

2. Daarnaast is aan de toelichting paragraaf 3.8 toegevoegd waarin aandacht wordt besteed aan de landschappelijke uitgangspunten voor de Maas-Waalweg.

3.9 **Inspreker 9: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 307631), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 509954)**

De inspreker is woonachtig in gemeente Zaltbommel. De reactie heeft betrekking op plandelen die gelegen zijn op het grondgebied van gemeente Maasdriel. Gelet op de gezamenlijke beantwoordingnota van inspraak- en overlegreacties is onderstaande reactie namens beide gemeenten opgesteld, maar ligt de besluitvorming formeel bij de gemeente Maasdriel.

3.9.1 **Opmerking 1**

Inspreker vat de geschiedenis samen van de contacten met de gemeenten Maasdriel en Zaltbommel. Uitgangspunt van inspreker is om ten behoeve van onder andere het woongenot, de privacy en het verkrijgen van zekerheid omtrent het voorkomen van hinder, overlast en schade van lichten/ lampen en geluid van het verkeer op de rotonde en de Maas-Waalweg maatregelen vast te kunnen leggen.

Inspreker verzoekt om op korte termijn nader geïnformeerd te worden over de opties/ mogelijkheden voor inrichting van het gebied nabij de erfgrens van de burens en het projectgebied. Inspreker geeft aan dat pas een vollediger beeld kan worden verkregen of de voorgestelde maatregelen wel voldoende zijn als de reactie(s) van alle grondeigenaren bekend is.

Inspreker stelt dat alvorens hij zich met het bestemmingsplan kan verenigen er eerst voldoende duidelijkheid en zekerheid over de maatregelen tussen perceel van inspreker en de Maas-Waalweg moet zijn.

Inspreker stelt dat ondanks de proactieve en coöperatieve houding een plan ter inzage is gelegd dat geen duidelijkheid en zekerheid biedt. Het bestemmingsplan biedt geen zekerheid op een voldoende hoge en lange ondoorzichtige en geluidswerende afscheiding (of wal) nabij de erfgrenzen van de percelen van en rondom de inspreker.

Inspreker verzoekt om het bestemmingsplan aan te passen of als alternatief een afzonderlijke, concrete, van een tekening met detaillering voorziene, juridisch afdwingbare toezegging door het bevoegd gezag toe te zenden.

Reactie

Voor de inpassing van de Maas-Waalweg grenzend aan het perceel van inspreker is contact geweest met de inspreker. Op dit moment is er geen nieuwe informatie bekend ten opzichte van wat er eerder is gecommuniceerd.

Ten opzichte van de afspraken die gemaakt zijn, zijn er geen wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan opgetreden die aanleiding geven om nieuwe afspraken te maken.

De opmerkingen die gemaakt worden over de feitelijke uitvoering, hebben geen betrekking op de planologische mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt, maar zullen meegenomen worden bij de verdere voorbereidingen van de maatregelen/uitvoering.

De inspreker benoemd dat het bestemmingsplan geen zekerheid biedt op een voldoende hoge en lange ondoorzichtige en geluidswerende afscheiding (of wal) nabij de erfgrenzen van de percelen van en rondom inspreker. Gelet op eerder gemaakte afspraken betreft het geen geluidswerende afscheiding maar in altijd gesproken over een visuele afscheiding.

In het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied herziening 2017, Maas-Waalweg zijn de gronden tussen de Maas-Waalweg en het perceel van inspreker bestemd als 'Groen' (artikel 3). Binnen deze bestemming is een groene afscherming (artikel 3.1 onder d) mogelijk gemaakt.

De bouwregels (artikel 3.2.3 lid a onder 1) bevatten de maximale bouwhoogte van deze groene afscherming van 1,8 meter.

Tot slot is in artikel 1.12 het begrip 'groene afscherming' gedefinieerd als: "groene omzoming met opgaande beplanting ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de locatie".

In lijn met de afspraken voorziet het bestemmingsplan in de verbeelding en in de regels voor het juridisch-planologisch kader om de gewenste en besproken voorziening te kunnen realiseren.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3.10 Inspreker 10: gericht aan gemeente Zaltbommel (kenmerk: 304107), besluit gemeente Maasdriel (kenmerk 509946) en gemeente Zaltbommel

De inspreker is woonachtig in gemeente Zaltbommel. De reactie heeft betrekking op plandelen die gelegen zijn op het grondgebied van gemeente Maasdriel en de gemeente Zaltbommel. Gelet op de gezamenlijke beantwoordingsnota van inspraak- en overlegreacties is onderstaande reactie namens beide gemeenten opgesteld. De besluitvorming ligt formeel deels bij de gemeente Maasdriel en deels bij de gemeente Zaltbommel voor zover het gaat om gronden gelegen binnen de gemeentegrenzen van deze gemeenten.

3.10.1 Opmerking 1

Inspreker exploiteert een loonbedrijf op twee percelen. Beide locaties zijn in het vigerende bestemmingsplan aan elkaar gekoppeld en voorzien van een bouwvlak.

Een deel van het bestemmingsvlak/ bouwvlak van het bedrijf moet worden aankocht / onteigend vanwege de aanleg van een rotonde.

In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan wordt gesteld dat het bij het perceel van inspreker slechts gaat om een bedrijfswoning behorende bij de bedrijfsgebouwen aanwezig op een andere locatie. Zo eenvoudig ligt dit echter niet volgens inspreker.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan buitengebied d.d. 27 juni 2013 heeft de raad van de gemeente Zaltbommel het bestemmingsvlak "bedrijf" toegekend aan niet alleen de bedrijfswoning, maar ook de omliggende gronden van de locatie van inspreker. Als de bedoeling alleen was geweest de woning als zodanig te bestemmen, had planologisch een andere keus gemaakt kunnen en moeten worden. Nu kunnen cliënten rechten ontleen aan een vrij recent vastgesteld bestemmingsplan.

Het bestemmingsvlak 'Bedrijf' wordt aanzienlijk verkleind en bovendien wordt de bedrijfswoning nu aan drie kanten omringd door een verkeersweg. Behalve het verkleinen van het bestemmingsvlak 'Bedrijf' wordt van meer dan de helft van het ten zuiden van het bestemmingsvlak bedrijf gelegen agrarisch perceel de bestemming 'Agrarisch' gewijzigd in 'Verkeer'. Ook dit in verband met de aanleg van een rotonde en voorzieningen noodzakelijk voor de Maas-Waalweg.

Inspreker stuit het tegen de borst dat rondom de exacte invulling van het wegtracé geen enkele transparante afweging wordt gemaakt waarom het tracé nu juist op de gronden van inspreker moet komen te liggen en daarmee een belemmerend effect heeft op de bedrijfsvoering en het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Waarom is niet gekozen voor een iets andere ligging van het tracé waardoor deze belemmering wordt verkleind of in het geheel niet aan de orde is.

Ook de reden waarom is gekozen voor een rotonde, welke meer ruimtebeslag nodig heeft dan een andere verkeerskundige oplossing, is nergens in de toelichting terug te vinden.

Nog onlangs, te weten op 17 mei 2017, ECL1:NL:RVS:2017: 1215, r.o. 7.2., is door de Afdeling aangegeven dat hoewel de nut en noodzaak van een weg als vaststaand gegeven moet worden beschouwd, bij het bepalen van het exacte tracé van een dergelijke weg wel een transparante afweging dient te worden gemaakt tussen alle belangen, inclusief die van de grondeigenaren. Uit het voorontwerp bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting en bijlagen blijkt niets van een dergelijke afweging.

Reactie

De situatie ten aanzien van het vigerende bestemmingsplan is correct beschreven. Het voorontwerpbestemmingsplan maakt de aanleg van de Maas-Waalweg mogelijk. De tracékeuze is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Voor het doortrekken van de Maas-Waalweg is op 3 oktober 2012 een variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg uitgevoerd door Arcadis.

Wat betreft de keuze voor een rotonde heeft de gemeenteraad van Zaltbommel in een openbare vergadering een besluit hierover genomen. In het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 1.1. en 5.1) is de motivatie voor aanleg van de rotonde toegevoegd (zie hoofdstuk 4 van deze nota voor tekst).

Bij de afweging van de tracévarianten van de Maas-Waalweg is bij de vergelijking tussen een noordelijke en zuidelijke variant een afweging gemaakt op meerdere aspecten. Ten aanzien van de doorsnijding is opgenomen:

“Vanwege de mogelijkheid tot kavelruil wordt de zuidelijke variant op het aspect fysieke inpassing als meest gunstigste beoordeeld. De doorsnijding van een agrarisch bouwblok en huiskavels resulteert in een minst gunstige beoordeling voor de noordelijke variant.”

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn gronden van de inspreker benodigd. De gemeente Maasdriel is met inspreker het overleg aangaan om tot minnelijke verwerving te komen van de benodigde gronden. Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.
2. Daarnaast wordt een motivatie voor de aanleg van de rotonde toegevoegd in het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 1.1. en 5.1).

3.10.2 Opmerking 2

In de afweging had naar de mening van inspreker meegenomen moeten worden:

1. Het beperken van de omvang van het bestemmingsvlak bedrijf;
2. Het woon- en leefklimaat van de bestaande (bedrijfs)woning;
3. Het doorsnijden van de bestemming agrarisch op een zodanige wijze dat met de gronden bestemd tot “agrarisch” in eigendom van inspreker feitelijk geen agrarische bedrijfsvoering meer mogelijk is;
4. Het belemmeren van de nu nog bestaande mogelijkheid om de bedrijfswoning van inspreker om te zetten naar burgerwoning waarbij dan het kleine gedeelte dat thans tot “agrarisch” is bestemd gebruikt zou kunnen worden door de bewoner voor b.v. het houden van paarden, wat hobbymatig vee etc.

Van deze gevolgen voor de keus voor het onderhavige tracé vindt inspreker niets terug in de toelichting of de daarbij behorende bijlagen.

Dit klemt temeer daar uit de toelichting wel blijkt dat v.w.b. het archeologisch onderzoek op de locatie van de rotonde niet is uit te sluiten dat sprake zal zijn van archeologische vondsten. Er wordt dus al wel een definitieve keuze gemaakt voor het tracé en de aanleg van de rotonde, zonder afweging van de belangen van grondeigenaren, terwijl het theoretisch nog mogelijk is dat de rotonde niet op die plek kan worden aangelegd bij archeologische vondsten. Het heeft er dan ook veel van weg dat de keuze voor het tracé en de aanleg van de rotonde meer een puur financiële afweging is (de goedkoopste oplossing), dan een ruimtelijke afweging. Met de belangen van archeologie en de belangen van de grondeigenaren is in elk geval in de voorliggende stukken geen rekening gehouden, althans dat blijkt niet uit de ter visie liggende stukken.

Reactie

Het voorontwerpbestemmingsplan maakt de aanleg van de Maas-Waalweg mogelijk. De tracékeuze is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Voor het doortrekken van de Maas-Waalweg is op 3 oktober 2012 een variantenstudie uitgevoerd (Arcadis, 076508111:C-Definitief).

In de variantenstudie (Arcadis, oktober 2012) zijn diverse aspecten van de aanleg van de Maas-Waalweg beschouwd om uiteindelijk tot één voorkeurstracé te komen dat middels het bestemmingsplan juridisch-planologisch wordt vastgelegd.

De door inspreker aangehaald onderwerpen zijn daarin meegenomen. De tracéstudie wordt daarom als bijlage 10 integraal opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het is inherent aan de keuze voor de aanleg van de doorgetrokken Maas-Waalweg dat dit gevolgen heeft voor het perceel van inspreker. Alle varianten in de studie geven aan dat het perceel altijd is betrokken. Het bestemmingsplan geeft een planologisch juridisch kader voor het project.

Voor de aanleg van de Maas-Waalweg zijn gronden van de inspreker benodigd. De gemeente Maasdriel is met inspreker het overleg aangaan om tot minnelijke verwerving te komen van de benodigde gronden. Met alle grondeigenaren of hun adviseurs zijn in augustus 2017 gesprekken gevoerd over grondaankoop. In het gesprek zijn de door de inspreker aangehaalde onderwerpen besproken.

Ten aanzien van de archeologische waarden wordt verwezen naar het uitgevoerde onderzoek (zie bijlage 8 van het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat de werkzaamheden, mits niet dieper dan 1,20 meter onder maaiveld, kunnen worden uitgevoerd. Daarmee is anders dan inspreker stelt de realisatie van de Maas-Waalweg uitvoerbaar.

Aanpassing van het bestemmingsplan

1. Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) toegevoegd als bijlage 10. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt de samenvatting van deze variantenstudie beschreven.

3.10.3 Opmerking 3

Bij het voorontwerp bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek gevoegd. Hieruit blijkt dat de richtwaarde van 48 dB(A) op de gevel van de woning van inspreker wordt overschreden, maar dat dit vanwege het feit dat de weg niet als reconstructie van een weg kan worden beschouwd, ruimtelijk toelaatbaar is.

Inspreker bestrijdt deze stelling. Het gaat hier om een bestemmingsplan dat wordt vastgesteld op grond van de Wro/Bro. Deze wetgeving schrijft voor dat het bevoegd gezag een oordeel moet uitspreken over de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De raad zal dus een oordeel moeten vellen over de vraag of het woon- en leefklimaat in een woning waarbij de grenswaarde m.b.t. geluid worden overschreden, ruimtelijk aanvaardbaar is. Alleen het bijgevoegd akoestisch onderzoek is onvoldoende basis voor een dergelijke afweging.

Reactie

Van reconstructie van een weg is sprake als op een bestaande weg wijzigingen worden aangebracht / uitgevoerd. Ook is sprake van reconstructie van een weg als een wegontsluiting wordt omgelegd.

Indien uitgegaan wordt van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder dient het effect van de ontwikkeling inzichtelijk gemaakt te worden. Hierbij wordt de bestaande (geluid)situatie vergeleken met het effect van de ontwikkeling over tijdperiode van 10

jaar. De toename mag dan niet meer bedragen dan 1,5 dB. In onderhavig geval is voor inspreker sprake van een afname. Zelfs als uitgegaan wordt van een reconstructie is geen sprake van overschrijding van waarden.

In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting van de Wellseindestraat / Delwijksestraat ter hoogte van de bedrijfswoning van inspreker 52 dB (bijlage 4 van het akoestisch onderzoek dat als bijlage 4 is opgenomen bij het bestemmingsplan).

Doordat het verkeer op de Wellseindsestraat en Delwijksestraat afneemt omdat het doorgaande verkeer de doorgetrokken Maas-Waalweg volgt neemt de geluidbelasting van deze wegen op de bestaande bedrijfswoning af (van maximaal 52,29 dB in de huidige situatie tot maximaal 51,75 dB in de nieuwe situatie). Uit de berekeningen van het akoestisch onderzoek (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan) volgt dat ter hoogte van inspreker de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie afneemt, daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De doortrekking van de Maas-Waalweg zelf voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, voor de aanleg van de nieuwe weg hoeven er geen maatregelen te worden getroffen.

Per saldo neemt de geluidbelasting van het wegverkeer op de woning van inspreker af bij een vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Wel wordt in paragraaf 3.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan een tekst ter verduidelijking opgenomen:

“

Molenachterdijk, Weigraaf, Wellseindsestraat en Delwijksestraat

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Wellseindsestraat/Delwijksestraat het geluidniveau L_{den} in de huidige en toekomstige situatie op omliggende woningen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt een toekomstige geluidbelasting berekend van ten hoogste 52 dB. De geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie neemt echter af. De wijziging van de weg betreft om die reden geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Doordat de geluidbelasting lager wordt in de nieuwe situatie hoeft het bevoegd gezag ook geen hogere waarde vast te stellen. De uitkomst valt te relateren aan de afname in verkeersintensiteit (zie de tabel 4.1 en 4.2 in Bijlage 4).

3.10.4 Opmerking 4

Tot slot wordt in de toelichting behorende bij het voorontwerp bestemmingsplan BP1164 aangegeven dat kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r. rapportage. Een dergelijke milieurapportage is echter niet bij de stukken aangetroffen. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Dat klemt temeer daar juist een m.e.r. rapportage voor in elk geval de milieuaspecten inzicht had kunnen geven in alternatieven voor het thans gekozen tracé.

Reactie

Het doortrekken van de Maas-Waalweg is getoetst aan het Besluit m.e.r. in paragraaf 3.4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Omdat het project geen activiteit is waarvoor een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht geldt op basis van de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r. volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Nu aan deze beoordeling geen vormvereisten zijn verbonden is ervoor gekozen de toetsing in deze paragraaf op te nemen. Anders dan inspreker stelt is er geen milieurapportage noodzakelijk voor dit project en derhalve ook geen onderdeel van de stukken.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De milieueffecten van het doortrekken van de Maas-Waalweg zijn onderzocht en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarbij is in paragraaf 3.4.5 de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4 Overzicht van de aanpassingen

Toelichting

1. In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt een tekstpassage opgenomen over de variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012).

De aanvullende tekst luidt als volgt:

Variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg

Om te komen tot een voorkeurstracé van de doortrekking van de Maas-Waalweg is een variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012) uitgevoerd, zie Bijlage 10.

In de variantenstudie is in beeld gebracht welke tracé varianten er mogelijk zijn. Gestart is met het opstellen van een set uitgangspunten en randvoorwaarden.

Vanuit een brede inventarisatie en beoordeling zijn twee varianten geselecteerd, die het meest kansrijk /realistisch zijn. Deze twee varianten zijn geoptimaliseerd en vervolgens ook uitgewerkt tot een concreet ontwerp. De twee varianten zijn beoordeeld op basis van ruimtelijke- en milieuaspecten, zodat de politiek een afweging kan maken voor een voorkeursvariant.

Vanuit de uitgangspunten voor de Maas-Waalweg is gekozen voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/uur.

Daarnaast is bij het ontwerp rekening gehouden met de landschappelijke inpassing, vanwege het waardevolle open landschap ter plaatse van de doortrekking. Met het Waterschap is bekeken welke mogelijkheden er zijn om water en natuurontwikkelingen te combineren met de ingreep van een nieuwe weg. Hiermee is de uiteindelijke ligging van de varianten bepaald voor meerdere aspecten en afwegingen.

De twee varianten die uit de eerste filtering zijn overgebleven, betreffen zowel een noordelijke als zuidelijke variant.



Figuur 1.1: Overzicht variantenstudie wegtracé Maas-Waalweg

Beide varianten kennen voor- en nadelen wat betreft ingreep op het landschap, doorsnijding van percelen, effecten op geluid en kosten.

Voorkeurstracé

Met een afwegingsmatrix is aangegeven welke variant op welke aspecten beter scoort. Minst gunstig wil daarbij niet direct zeggen, dat het resultaat in negatieve effecten, maar alleen, dat de effecten minder zijn dan bij de andere variant.

Aspecten	Noordelijke variant	Zuidelijke variant
Verkeer	3	1
Archeologie	2	2
Natuur	2	2
Bodem	2	2
Externe veiligheid	2	2
Water	1	2
Geluid	2	2
Landschappelijke inpassing	1	3
Fysieke inpassing	3	1
Kosten	3	1

Beoordeling	Score
Meest gunstig	1
Gemiddeld	2
Minst gunstig	3

Uit bovenstaande afwegingstabel met objectieve scores zonder daarbij een gewicht te hangen heeft de zuidelijke variant van de Maas-Waalweg de voorkeur. De voorkeur voor het zuidelijke tracé is door de gemeenteraden uitgesproken in 2013.

Deze voorkeursvariant is de basis van het voorliggende bestemmingsplan.

Rotonde

De variantenstudie (Arcadis, oktober 2012), zie Bijlage 10, biedt inzicht in de keuze voor het tracé op basis van een voorlopig ontwerp, hier zat geen rotonde in. Deze keuze voor een rotonde is gemaakt bij de latere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp. De gemeenteraad van Zaltbommel heeft in haar vergadering van 26 mei 2016 besloten om een rotonde te realiseren op de locatie waar de huidige Maas-Waalweg verlengd wordt, namelijk op de huidige kruising met Delwijnsestraat en Wellseindsestraat. Redenen voor de keuze voor een rotonde zijn verkeersveiligheid en draagvlak. Aan deze zaken is een groter belang toegekend dan aan zaken als ruimtelijke inpassing. Een rotonde is qua verkeersveiligheid, met name voor (overstekend) fietsverkeer, de voorkeursoplossing. Het draagvlak voor een rotonde uitte zich onder andere op de informatiebijeenkomsten van 8 juni 2015 en 14 december 2015 waar het voorlopig ontwerp en het daarna uitgevoerde kruispuntonderzoek werd gepresenteerd. Een groot deel van de aanwezigen sprak de wens uit voor een rotonde in plaats van een "gewone" kruising.

2. In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt een tekstpassage opgenomen over het waardevol open landschap (archeologie). Daarbij wordt ook dit landschap geprojecteerd op een luchtfoto weergegeven als figuur 2.2.

De aanvullende tekst luidt als volgt:

In de gemeente Zaltbommel is een klein deel van het plangebied van het bestemmingsplan Buitengebied, Maas-Waalweg gelegen in het waardevol open gebied, het gearceerde gebied in zie figuur 2.2.

In het wegontwerp is met dit gebied rekening gehouden door de bestaande verharding niet uit te breiden in het waardevolle open gebied. Het gedeelte van de huidige Maas-Waalweg, dat in het open gebied ligt, blijft ongewijzigd. De rotonde wordt oostelijk van de huidige Wellseindsestraat / Delwijnsestraat gerealiseerd. Voor overige gronden van het plangebied die gelegen zijn in waardevol openbaar gebied wordt geen afbreuk gedaan omdat deze aan de randen van waardevol open gebied zijn gelegen en de ontwikkeling zeer beperkt is van omvang.



Figuur 2.2: uitsnede kaart Waardevol open gebied uit de omgevingsvisie provincie Gelderland

3. Er wordt aan de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf 3.8 Landschap toegevoegd die luidt:

“De Maas-Waalweg wordt gerealiseerd in een open weidelandschap. Voor het grondgebied van de gemeente Maasdriel is de bestemming Agrarisch met waarden opgenomen vanwege de ligging van het plangebied binnen de oeverwallen en stroomruggen. De ligging van de stroomruggen in het plangebied is ook beschreven in het archeologisch onderzoek (zie 3.4.4).

Er vindt een doorsnijding van het open landschap plaats. Het gaat dan om de komgronden met de historische verkaveling en historische water- en wegenpatronen. Deze doorsnijding betreft uitsluitend de 'strook' waarin het geplande tracé komt te liggen, maar doet zich over het grootste deel van het tracé voor.

Bij het wegontwerp van de Maas-Waalweg is rekening gehouden met de waarden van het gebied / landschappelijke inpassing door:

- Door de weg niet te beplanten met bomenrijen, maar juist kruisende structuren te versterken wordt de weg beter ingepast in het bestaande landschap. Belangrijke kruisende structuur is de hoofdwetering.
- Daarnaast is een ligging op maaiveldniveau van belang, hierdoor blijft de openheid van de polder zichtbaar en beleefbaar vanaf de omliggende dijken.
- Behoud van zicht door het gebied.

- De hoofdwetering wordt overgestoken middels een brug die wegvalt in het landschap. De brug wordt sober uitgevoerd zodat deze niet opvalt in het landschap.
 - In het ontwerp zijn diverse krappe bochtstralen van $R=100$ voorzien. De reden om deze krappere boogstralen toe te passen is om de weg landschappelijk beter in te passen.
4. Er wordt aan de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 5.1 de volgende tekst toegevoegd:

“De variantenstudie (Arcadis, oktober 2012), zie bijlage 10, biedt inzicht in de keuze voor het tracé op basis van een voorlopig ontwerp, hier zat geen rotonde in. Deze keuze voor een rotonde is gemaakt bij de latere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp. De gemeenteraad van Zaltbommel heeft in haar vergadering van 26 mei 2016 besloten om een rotonde te realiseren op de locatie waar de huidige Maas-Waalweg verlengd wordt, namelijk op de huidige kruising met Delwijnsestraat en Wellseindsestraat. Redenen voor de keuze voor een rotonde zijn verkeersveiligheid en draagvlak. Aan deze zaken is een groter belang toegekend dan aan zaken als ruimtelijke inpassing. Een rotonde is qua verkeersveiligheid, met name voor (overstekend) fietsverkeer, de voorkeursoplossing. Het draagvlak voor een rotonde uitte zich onder andere op de informatiebijeenkomsten van 8 juni 2015 en 14 december 2015 waar het voorlopig ontwerp en het daarna uitgevoerde kruispuntonderzoek werd gepresenteerd. Een groot deel van de aanwezigen sprak de wens uit voor een rotonde in plaats van een “gewone” kruising.”

5. Er wordt aan de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 3.4.1 de volgende tekst aangepast:

“Molenachterdijk, Weigraaf, Wellseindsestraat en Delwijnsestraat

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Wellseindsestraat/Delwijnsestraat het geluidniveau L_{den} in de huidige en toekomstige situatie op omliggende woningen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er wordt een toekomstige geluidbelasting berekend van ten hoogste 52 dB. De geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie neemt echter af. De wijziging van de weg betreft om die reden geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Doordat de geluidbelasting lager wordt in de nieuwe situatie hoeft het bevoegd gezag ook geen hogere waarde vast te stellen. De uitkomst valt te relateren aan de afname in verkeersintensiteit (zie de tabel 4.1 en 4.2 in Bijlage 4).”

Bijlagen bij de toelichting

De bijlagen worden aangevuld met ‘Bijlage 10: Variantenstudie doortrekking Maas-Waalweg (Arcadis, oktober 2012)’

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM
T. 06 20 41 73 25
E. reinier.vantrigt@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.