

Nota zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan

'Buitengebied, herziening Waalbandijk 155-173'

19 maart 2013



## Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied, herziening Waalbandijk 155-173' heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 5 juli 2012 gedurende een periode van zes weken ter visie gelegen. Gedurende de periode van tervisielegging zijn 8 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen en zijn derhalve ontvankelijk. De zienswijzen zijn in deze nota samengevat en beantwoord. Tevens is aangegeven welke gevolgen de beantwoording van de zienswijzen voor het bestemmingsplan heeft.

De samenvatting van de zienswijzen kan inhouden dat niet alle aspecten expliciet in die samenvatting zijn genoemd. Er heeft echter wel een integrale beoordeling plaatsgevonden van alle ingekomen zienswijzen.

Degenen die zienswijzen hebben ingediend, zijn:

1. Gemeente Neder-Betuwe, Postbus 20, 4043 ZG Opheusden;
2. Dirkzwager advocaten & notarissen, Postbus 55, 6500 AB Nijmegen namens de gemeente West Maas en Waal;
3. [Reclamant 3a] wonende te [woonplaats] en [reclamant 3b] wonende te [woonplaats];
4. Stichting Milieuwerkgroep Midden-Betuwe / tevens namens de Gelderse Natuur en Milieufederatie, p/a [woonplaats];
5. DAS, Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam namens [reclamant 5] wonende te [woonplaats];
6. [Reclamant 6] wonende te [woonplaats];
7. [Reclamant 7] wonende te [woonplaats];
8. Kamer van Koophandel Midden-Nederland, Postbus 48, 3500 AA Utrecht.



## Onderzoeken

### ***Aanpassing onderzoeken***

Een aantal zienswijzen richt zich op de rapportages waarin de resultaten zijn neergelegd van de onderzoeken, die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Naar aanleiding van deze zienswijzen zijn de betreffende rapporten op leesbaarheid en duidelijkheid bezien en daar waar nodig aangepast. Het betreft het rapport met betrekking tot de natuurwaarden, de notities met betrekking tot luchtkwaliteit en verkeerslawaaï Noord Zuidweg en het rapport Herzonerings industrieterrein Drutense Waarden. De rapporten zijn aangevuld met het rapport waarin de resultaten van het trillingenonderzoek zijn vastgelegd. Het trillingenonderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van ingekomen zienswijzen.

De aangepaste rapporten vervangen de oorspronkelijke rapporten als bijlagen bij het vast te stellen bestemmingsplan.

### ***Invulling bestemming 'Bedrijventerrein'***

Bij het uitvoeren van de onderzoeken is uitgegaan van het in de vaste jurisprudentie gehanteerde principe van 'de representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan' (onder meer ABRvS d.d. 29 augustus 2012, nr. 201104198/1/R3 en ABRvS d.d. 26 september 2012, nr. 201111646/1/R1). De maximale planologische mogelijkheden van het onderhavige bestemmingsplan worden bepaald door enerzijds de omvang en de uitbreiding van de bedrijfsbestemming en anderzijds de bebouwingmogelijkheden en de mogelijkheden van bedrijfsvestiging, zoals neergelegd in de bij de planregels behorende Staat van bedrijfsactiviteiten.

Wat de omvang en uitbreiding van de bedrijfsbestemming betreft: deze is als gevolg van de ingekomen zienswijzen beperkt tot 3,5 hectare. Deze uitbreiding wordt grotendeels bepaald door het positief bestemmen van de bedrijfsbebouwing en het bedrijfsterrein ter plaatse van het voormalige Deelensterrein en daarnaast tevens door het positief bestemmen van de bestaande ontsluitingsstructuur. De onderzoeksrapporten die aan de bestemmingsplanherziening ten grondslag liggen, gaan echter nog uit van een uitbreiding met circa 7 hectare.

De omvang van bebouwingmogelijkheden zoals vastgelegd in deze bestemmingsplanherziening, zijn niet toegenomen ten opzichte van de geldende bebouwingmogelijkheden. Deze mogelijkheden zijn gebaseerd op de Beleidslijn grote rivieren, voorheen de Beleidslijn ruimte voor de rivier.

In het ontwerpbestemmingsplan was een mogelijkheid tot verruiming van bedrijfsvestiging opgenomen. Als gevolg van de ingekomen zienswijzen is deze verruiming ingeperkt ten opzicht van de in het ontwerpbestemmingsplan vastgelegde mogelijkheden. Deze inperking betreft met name watergebondenheid en stikstofuitstoot.

Bovenstaande drie factoren maken dat het bedrijventerrein slechts in zeer beperkte mate vestigingspotentie heeft voor nieuwe bedrijvigheid en ook voor de bestaande bedrijfsactiviteiten slechts zeer beperkte uitbreidingsmogelijkheden kent.

Op grond van het bovenstaande staat vast dat het resultaat van de onderzoeken de ingeperkte mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, ruimschoots afdekt.

Het vorenstaande leidt tot de conclusie dat de uitgangspunten zoals deze zijn gehanteerd voor de verschillende onderzoeken, ruimschoots passen binnen het principe van 'de representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan'.

## **Ambtshalve wijzigingen**

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn in het bestemmingsplan (regels, verbeelding en/of toelichting) aangebracht:

- De bestemmingsregeling en verbeelding met betrekking tot de Waalbandijk in verband met afstemming op het Barro.
- In lid 4.3 is de afwijkingsregeling met betrekking tot bedrijfswoningen aangepast, waarmee aangesloten wordt op de systematiek van het per bouwvlak berekenen van oppervlakte van de maximaal toegestane bebouwing.

	<b>Gegevens reclamant</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie op zienswijze</b>	<b>Gevolgen voor bestemmingsplan</b>
1	Gemeente Neder-Betuwe Postbus 20 4043 ZG Opheusden  d.d. 1 augustus 2012	<i>1 A Geluidzone</i> Reclamant leest in de plantoelichting dat de geluidzone wordt aangepast en dat dit geen gevolgen heeft voor de woningen op het grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe. Reclamant verzoekt om bij verdere planvorming en ook bij het aanpassen of verlenen van (milieu)vergunningen in het plangebied er op toe te zien dat de geluidssituatie van de woningen in Ochten niet nadelig wordt beïnvloed.	Bedoelde geluidzone is grotendeels gelegen op het grondgebied van de gemeente Druten. Het noordelijke deel van de zone ligt op het grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe. De aanpassing van de geluidzone in het bestemmingsplan vindt geheel plaats op het grondgebied van de gemeente Druten. Het gedeelte van de zone binnen de gemeente Neder-Betuwe ondergaat geen wijzigingen. In geval van vergunningverlening voor bestaande of nieuwe bedrijvigheid moet het geluidaspect worden getoetst aan de geluidzone. Deze geluidzone (maximaal 50 dB(A)) mag op grond van de Wet geluidhinder niet worden overschreden. Aangezien de geluidzone nabij de woningen in Ochten niet wijzigt, heeft de zoneaanpassing geen gevolgen voor de betreffende woningen.	Geen.
		<i>1 B Milieuzonering</i> Reclamant merkt op dat het bestemmingsplan beoogt de bestaande specifieke bestemmingen te wijzigen in een algemene bestemming voor bedrijven in een zware milieucategorie, waardoor tevens bedrijven met een grote milieubelasting zich kunnen vestigen. Ook biedt het bestemmingsplan ruime mogelijkheden voor het aanbrengen en verruimen van een laad- en losplaats langs de Waal. Mogelijk is hier sprake van een m.e.r.-plichtige activiteit als bedoeld in categorie C 4 van het Besluit m.e.r.: de aanleg van een pier die schepen kan ontvangen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton. Er is geen m.e.r.-procedure doorlopen bij het bestemmingsplan.	De laad- en losplaats bij Excluton betreft een reeds lang bestaande en in gebruik zijnde laad- en losgelegenheid. Dit blijkt onder meer uit diverse luchtfoto's (1937, 1950, 1964, 1984 en 1994). Ook zijn voor de laad- en losplaats vergunningen verleend op grond van de Rivierenwet en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (onder meer in 1966). De vergunde rechten zijn ongewijzigd overgegaan in de thans werkende beschikking van 4 februari 2002. In het vigerende bestemmingsplan Buitengebied d.d. 22 juni 1971 is de laad- en losplaats opgenomen binnen de bestemming 'Water', welke bestemming op de rivier de Waal is gelegd. Binnen deze bestemming zijn	Aanpassing van de regels (artikel 6, lid 6.1 sub c) en van de verbeelding (aanduidingsvlak).  Aanpassing toelichting

		<p>Reclamant vraagt in dit kader aandacht voor de woningen aan de noordzijde van de Waal en geeft aan dat overlast dient te worden voorkomen.</p>	<p>voorzieningen voor de scheepvaart mogelijk. In het onderhavige bestemmingsplan 'Buitengebied, herziening Waalbandijk 155-173' is deze bestaande, legale situatie expliciet geregeld door middel van de aanduiding 'laad- en losplaats' binnen de bestemming 'Water'. Er is dus geen sprake van een nieuwe situatie, waarop de m.e.r.-plicht van toepassing is.</p> <p>In de regels van het bestemmingsplan (artikel 6 lid 6.1 sub c) wordt gesproken over 'een laad- en losplaats uitsluitend ter plaats van de aanduiding 'laad- en losplaats'. Om onduidelijkheid te voorkomen zal deze formulering worden aangepast in 'één laad- en losplaats' en zal tevens het aanduidingsvlak worden verkleind tot de omvang van de bestaande laad- en losvoorziening.</p>	
		<p><i>1 C Landschappelijke inpassing</i>                  Reclamant geeft aan dat het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om het terrein aan de zijde van de Waal landschappelijk in te passen via een grondwal met groen. In de toelichting is hiervan een visualisatie opgenomen. Het plan bevat geen borging en duurzame instandhouding ervan. Reclamant verzoekt deze borging vast te leggen in publiek- en privaatrechtelijke kaders.</p>	<p>De beoogde landschappelijke inpassing, waarover in de plantoelichting wordt gesproken, is inderdaad niet in de planregels geborgd. De borging en instandhouding in het bestemmingsplan zal alsnog plaatsvinden via een aanvulling van de planregels, waaronder toevoeging van het inpassingsplan als bijlage bij de regels. Daarnaast wordt een en ander vastgelegd in de met de eigenaar van het bedrijventerrein te sluiten exploitatieovereenkomst.</p>	<p>Aanpassing van de regels en van de verbeelding met betrekking tot de landschappelijke inpassing.</p>
		<p><i>1 D Uitbreiding bedrijfsterrein en vestigingsmogelijkheden</i>                  In de programmaraad 'Welvarend' van de Regio Rivierenland van 25 juni 2012 is besloten dat in het plangebied alleen watergebonden bedrijven worden toegestaan en dat dit dient te worden geborgd in het bestemmingsplan. De</p>	<p>Op 25 juni 2012 heeft de programmaraad 'Welvarend Rivierenland' als uitwerking van het Regionaal Programma Bedrijventerreinen Rivierenland de oplegnotitie 'Locatiekeuzes voor HMC-bedrijven en watergebonden</p>	<p>Aanpassing regels, Staat van bedrijfsactiviteiten en van de toelichting alsmede verbeelding.</p>



		<p>bedrijvenlijst van het ontwerpbestemmingsplan maakt echter ook niet-watergebonden bedrijven mogelijk. Reclamant verzoekt voldoende borging op te nemen voor de afbakening van de vestiging van watergebonden bedrijven.</p>	<p>bedrijvigheid Rivierenland in relatie tot het Masterplan logistieke hotspot' vastgesteld. In deze oplegnotitie is het gebied Excluton/Drutense waarden, in afwijking van het oorspronkelijke voorstel aangewezen, zoals reclamant terecht stelt, uitsluitend voor watergebonden bedrijven (bijlage 2 van de oplegnotitie). De Regioraad heeft de provincie verzocht om dit regionale beleid in te passen in het provinciale beleid. Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben het besluit daartoe genomen op 12 februari 2013. Dit besluit is op 13 februari 2013 in het Provinciaal Blad gepubliceerd.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan is nog ten onterechte uitgegaan van het oorspronkelijke voorstel en niet van het definitieve besluit. De plantoelichting is hierop aangepast en de bedrijvenlijst is gescreend op dit aspect en voor zover aan de orde zijn niet-watergebonden bedrijven verwijderd. Bovendien zijn de bestemmingsregels voor de bestemming 'Bedrijventerrein' aangepast en zijn de begripsbepalingen aangevuld met betrekking tot het aspect watergebondenheid.</p>	
--	--	--	--	--

2	<p>Dirkzwager advocaten &amp; notarissen Postbus 55 6500 AB Nijmegen</p> <p>namens de gemeente West Maas en Waal</p> <p>d.d. 15 augustus 2012</p>	<p><i>2 A Woonkern Boven-Leeuwen</i> Reclamant merkt op dat op een enkele vermelding na de woonkern Boven-Leeuwen volledig ontbreekt in de plandoelichting. Deze woonkern ligt vlakbij het plangebied en moet de volledige ontsluiting dragen.</p>	<p>De ontsluiting van het plangebied vindt plaats en zal blijven plaatsvinden via de Noord Zuid respectievelijk de Noord Zuidweg. Deze weg loopt vanuit het bedrijventerrein rechtstreeks naar de Van Heemstraweg op een afstand van ruim 200 meter van de woonkern Boven-Leeuwen. Het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein rijdt dan ook niet door bedoelde woonkern.</p>	Geen.
		<p><i>2 B Benaming Noord Zuid(weg)</i> In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen (constante) correcte benaming van de Noord Zuidweg gegeven. Reclamant verzoekt in het bestemmingsplan de juiste betiteling voor de verschillende delen van de weg op te nemen: Noord-Zuid respectievelijk Noord Zuidweg.</p>	<p>Bedoelde weg draagt binnen de gemeente Druten de naam Noord Zuid en binnen de gemeente West Maas en Waal de naam Noord Zuidweg. In de toelichting van het bestemmingsplan worden deze benamingen niet overal consequent gebruikt. De tekst is op dit punt aangepast.</p> <p>Op de verbeelding/plankaart staat op de ondergrond Noord Zuidweg vermeld waar dat Noord Zuid moet zijn. Deze ondergrond is aangepast.</p>	Aanpassing van de toelichting en van de verbeelding voor wat betreft de benaming Noord Zuid / Noord Zuidweg.
		<p><i>2 C Omvang uitbreiding</i> Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet duidelijk wat de omvang van de uitbreiding (7 ha) impliceert voor het daadwerkelijk gebruik van het bedrijventerrein. Het zwaartepunt van bedrijvigheden verschuift nadrukkelijk naar het westen. De ontsluiting aan de westzijde, die langs Boven-Leeuwen loopt, wordt als de nieuwe en enige toegangsweg aangemerkt, waarmee de druk op de Noord-Zuidweg zonder meer wordt verhoogd. Wat de exacte gevolgen zullen zijn voor het vrachtverkeer van en naar het terrein blijft onduidelijk.</p>	<p>De oppervlakte van de gronden behorende bij het bedrijventerrein neemt inderdaad toe. Deze uitbreiding bedraagt na aanpassing naar aanleiding van de zienswijzen circa 3,5 ha en geen 7 ha, zoals was opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De omvang van de bebouwingsmogelijkheden voor bedrijvigheid zijn niet vergroot. Immers, deze zijn onverkort overgenomen uit het geldende bestemmingsplan. Deze bebouwingsmogelijkheden vloeien voort uit de mogelijkheden binnen het kader van de Beleidslijn Grote Rivieren (voorheen: Beleidslijn Ruimte voor de</p>	Aanpassing toelichting.

			<p>Rivier).</p> <p>De uitbreiding betreft grotendeels de gronden van het feitelijk reeds in gebruik zijnde voormalige Deelensterrein (circa 2 ha) en van de ontsluitingswegen (circa 1,5 ha) . Deze gronden zijn voornamelijk in gebruik als opslag en tasveld voor de betonwarenfabriek en voor de stalling van vrachtauto's respectievelijk voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. De enige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein is en blijft de Noord Zuid/Noord Zuidweg. De consequenties vanwege het vrachtverkeer zijn onderzocht in de onderzoeken met betrekking tot akoestiek verkeer, luchtkwaliteit en trillingen.</p> <p>Naar aanleiding van ingekomen zienschwizen is in opdracht van de gemeente Druten ook het aspect trillingen onderzocht. Naar aanleiding van dit onderzoek, waarvan de resultaten zijn vastgelegd in het rapport van LBP/Sight d.d. 8 maart 2013, wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan de streefwaarde die de SBR-richtlijn B (Hinder voor personen in gebouwen (door trillingen)) voor hinder stelt in deze situatie. Ook in de gewijzigde situatie (2021) zal worden voldaan aan de streefwaarden.</p> <p>Met betrekking tot de woning Noord Zuidweg 11, waarvan de bewoner/eigenaar voorafgaand aan het onderzoek expliciet heeft aangegeven bouwkundige schade te lijden, heeft het onderzoek uitgewezen dat de gemeten waarden ver onder de grenswaarden blijven die de SBR-richtlijn A (Schade aan gebouwen (door trillingen)) stelt voor schade aan gebouwen.</p> <p>Uit deze onderzoeken trekken wij de conclusie dat het vrachtverkeer over de Noord Zuid(weg)</p>	
--	--	--	---	--

			geen onoverkomelijke problemen in het kader van een goede ruimtelijke ordening oplevert.	
		<p><i>2 D Toegestane milieucategorieën</i>                  Bedrijven uit hoge milieucategorieën (tot en met categorie 5.2) zijn blijkens de staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan met een zeer hoge stof-, geur- en/of geluidsuitstoot alsmede een zeer hoge visuele vervuiling en risico voor de omgeving vanwege potentiële bodemvervuiling en luchtverontreiniging. Ook kunnen deze bedrijven een zeer grote verkeersaantrekkende werking hebben. Ondanks deze zeer uitgebreide vestigingsmogelijkheden ontbreekt een analyse van de omvang van de maximale invulling van het bestemmingsplan.</p>	<p>De momenteel ter plaatse gevestigde bedrijven betreffen milieucategorie 4.1 (Conpax) en milieucategorie 5.2 (Excluton). De ingevolge de Staat van bedrijfsactiviteiten (bedrijvenlijst), zoals opgenomen bij de regels van het bestemmingsplan, maximaal toegelaten milieucategorie is categorie 5.2. De volgens de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering bij deze milieucategorie behorende richtafstand bedraagt 700 meter. Deze afstand is gebaseerd op de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Slechts voor enkele in de bedrijvenlijst opgenomen bedrijfstypen geldt de maximale afstand van 700 meter. Deze afstand betreft in al die gevallen het aspect geluid. Met betrekking tot het aspect geluid geldt echter als eerstbepalende factor de geluidzone industrielawaai, die in dit bestemmingsplan is vastgelegd. Deze zone ligt op een veel geringere afstand dan 700 meter vanaf het bedrijventerrein, zodat het aspect geluid niet tot problemen zal leiden. Binnen de geluidzone zijn geen woningen gelegen. De overige aspecten variëren voor wat betreft de aan te houden afstand tot woningbouw van 10 tot 500 meter. Binnen deze afstanden zijn geen woningen gelegen. Daarnaast is op elk ter plaatse te vestigen bedrijf de milieuwet en- regelgeving van toepassing, die een meer bedrijfsspecifieke beoordeling kent. Op basis hiervan kunnen in geval van melding dan wel vergunningplicht (aanvullend) specifieke milieueisen/-voorwaarden worden gesteld.</p>	Aanpassing toelichting.

			<p>De in het bestemmingsplan voorgestane ontwikkeling levert vanuit planologisch oogpunt en vanuit optiek van bedrijfsmilieuhinder dan ook geen onaanvaardbare situatie op.</p> <p>Het voorgaande is van toepassing op welke invulling van het bedrijventerrein binnen het gestelde juridische kader dan ook. Dit geldt dus zowel voor de representatieve invulling van de planologische mogelijkheden als voor een maximale invulling van het bestemmingsplan.</p> <p>Met betrekking tot dit laatste verwijzen wij ook naar het gestelde in de Inleiding van deze Zienswijzennota (Onderzoeken).</p>	
		<p><i>2 E Overschrijding voorkeursgrenswaarde Wet geluidhinder</i></p> <p>Uit bijlage 8 bij de toelichting blijkt dat m.b.t. de woningen aan de Noord Zuidweg de geluidbelasting 55 dB bedraagt. Dit is een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar deze valt onder de maximale hogere waarde van 58 dB. Geconcludeerd wordt dat deze overschrijding geen probleem zou zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Reclamant is echter van mening dat eerst of tegelijk met het bestemmingsplan een ontheffingsprocedure hogere waarde moet worden doorlopen, in welk kader een weloverwogen (ontwerp)ontheffingsbesluit aanleiding zou kunnen zijn tot deze conclusie. Reclamant acht deze conclusie prematuur en zonder onderbouwing en in strijd met de Wet geluidhinder. Reclamant verzoekt een duidelijke onderbouwing te geven van de potentiële groei van het aantal verkeersbewegingen en op basis hiervan te beoordelen of een ontheffing kan worden verleend. Een en ander vanuit het</p>	<p>De Noord Zuidweg noch de directe omgeving daarvan is opgenomen binnen het plangebied van het aan de orde zijnde bestemmingsplan. Evenmin is er sprake van een reconstructie van deze weg.</p> <p>Er is dan ook geen sprake van een situatie als bedoeld in Hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Een procedure hogere waarde is hier dan ook niet aan de orde.</p> <p>Er is wel een onderzoek verkeerslawaaai vanwege de Noord Zuidweg uitgevoerd. Dit om de effecten te bezien vanuit de herziening van het bestemmingsplan voor de aanliggende woningen in het kader van de beoordeling of (nog) sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Uit het uitgevoerde onderzoek volgt dat de berekende waarde van de geluidbelasting van de woningen langs de Noord Zuidweg circa 56 dB bedraagt. Dit is hoger dan de</p>	<p>Geen.</p>

		<p>perspectief van een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar valt binnen de ingevolge de Wet geluidhinder toegelaten bandbreedte, indien de Wet geluidhinder hier van toepassing zou zijn.</p> <p>Bij de berekeningen van het geluidsniveau verkeerslawaaï is onderscheid gemaakt in de lichte en middelzware voertuigcategorieën enerzijds en het zware verkeer anderzijds. Voor het aantal lichte en middelzware voertuigcategorieën is gebruik gemaakt van de verkeerstellingen van 2007 en niet van de gegevens van 2010. Dit is gedaan uit oogpunt van zorgvuldigheid. Immers de aantallen verkeersbewegingen in 2010 waren lager vanwege de afwijkende laagconjunctuur en zijn derhalve niet voldoende representatief. Omdat het onderzoek plaatsvond in 2011, is in het onderzoek rekening gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar. De meer representatieve aantallen van de tellingen in 2007 zijn vervolgens geëxtrapoléerd naar 2021 (groeipercentage van 1,5% per jaar) ten behoeve van de geluidberekeningen in dat jaar. Voor het zware verkeer is een verantwoording op basis van de te verwachten bedrijvigheid gehanteerd.</p>	
		<p><i>2 F Noord Zuidweg 9</i>                  In het geluidsonderzoek is geen rekening gehouden met de bewoning van de Noord Zuidweg 9 tabel op pagina 67 van de toelichting.</p>	<p>De woningen Noord Zuidweg 7 en 9 zijn twee woningen in één bouwmassa. De situering ten opzichte van de Noord Zuidweg is nagenoeg identiek. In het aangepaste rapport zijn nu beide woningen opgenomen. De resultaten voor beide woningen zijn hetzelfde.</p>	<p>Geen.</p>

		<p><i>2 G Scheepvaartverkeer</i> Scheepvaartverkeer is ten onrechte buiten het rapport gehouden, terwijl dit wel gevolgen kan hebben voor de geluidproductie.</p>	<p>In de rapportage van het wegverkeerslawaaï is in de aangepaste notitie, zie de aanhef van deze zienswijzennota, thans ook een beschouwing van de cumulatie met industrielawaai en scheepvaartlawaaï opgenomen. Deze aanpassing leidt niet tot andere conclusies.</p>	<p>Aanpassing toelichting.</p>
		<p><i>2 H Verschil in aantallen vrachtwagens verkeersrapport en luchtkwaliteitsrapport</i> In het verkeerslawaaïrapport is gerekend met een maximum aantal van 104 vrachtwagen-transporten per etmaal. In het luchtkwaliteitsrapport wordt rekening gehouden met 200 vrachtwagen-transporten per dag. Waarop deze getallen zijn gebaseerd is onduidelijk. Wanneer harde onderbouwde cijfers kunnen worden geproduceerd op basis van de maximale planologische invulling, kunnen er pas uitspraken worden gedaan over de effecten voor het geluid )en de luchtkwaliteit.</p>	<p>Zoals in de aanhef van deze zienswijzennota reeds is aangegeven hebben de zienswijzen aanleiding gegeven de notities/rapporten aan te passen. Ten aanzien van de onderzoeken voor luchtkwaliteit en verkeerslawaaï heeft in dat kader een strakkere afstemming plaatsgevonden tussen de gehanteerde uitgangspunten, onder meer met betrekking tot de aantallen.</p>	<p>Geen.</p>
		<p><i>2 I Luchtkwaliteit</i> Bij de berekening van de gevolgen voor de luchtkwaliteit is uitgegaan van het door Excluton opgegeven aantal vrachtwagenbewegingen (400 per dagperiode, 20 per avondperiode en 30 per nachtperiode). Niet duidelijk is waarop de opmerking dat er in de praktijk minder vrachtwagens zullen rijden, is gebaseerd. De cijfers zijn niet gebaseerd op de maximale invulling die volgens het bestemmingsplan mogelijk is. De uitbreiding van vestigingsmogelijkheden op het terrein zal hoogstwaarschijnlijk een extra belasting voor de omgeving met zich meebrengen.</p>	<p>Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient bij de diverse onderzoeken die in het kader van een bestemmingsplan worden uitgevoerd, te worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Wij verwijzen hier ook nog naar het gestelde in de Inleiding van deze Zienswijzennota (Onderzoeken). Het in het oorspronkelijke onderzoek aangenomen aantal vrachtwagenbewegingen is juist extra hoog aangehouden waarmee werd beoogd aan te tonen, dat ook bij extreem hoge aantallen aan de eisen wordt voldaan. Het extra hoge aantal maakt dat zeker wordt</p>	<p>Geen.</p>

			<p>voldaan aan het uitgangspunt van bovengenoemde representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan.</p> <p>In het aangepaste onderzoek is voor de toekomstsituatie voor wat betreft het vrachtverkeer uitgegaan van het transport ten behoeve van Excluton bij 24-uursproductie en een aanname voor het transport van en naar het thans nog braakliggende gedeelte van het industrieterrein en het huidige Conpaxterrein. Inmiddels is de uitbreiding van het bedrijventerrein verkleind en beperkt tot het bestaande voormalige Deelensterrein en de bestaande ontsluitingswegen.</p>	
		<p><i>2 J Ecologische Hoofdstructuur</i> In het bestemmingsplan zijn slechts de gronden met de status EHS-natuur aangeduid en niet die met de status EHS-verweving. Reclamant is van mening dat deze onjuistheid moet worden hersteld. Immers voor beide statussen is het beleid praktisch hetzelfde.</p>	<p>Reclamant concludeert terecht dat enkel de status EHS-Natuur in het bestemmingsplan is aangeduid. Voor de volledigheid zullen ook de gebieden met de status EHS-Verweving in het bestemmingsplan worden opgenomen in de aanduiding 'ecologische hoofdstructuur'.</p>	<p>Aanpassing van de regels en van de verbeelding met betrekking tot de aanduiding 'ecologische hoofdstructuur' en toelichting.</p>
		<p><i>2 K Invloed verkeersbewegingen op EHS</i> Reclamant is het niet eens met de conclusie dat er geen enkele belemmering bestaat voor de uitbreiding van het terrein vanuit EHS-perspectief (bijlage 12 bij de toelichting). Niet gesproken wordt over de intensivering van het gebruik van de Noord Zuidweg. De Afdeling (bestuursrechtspraak) heeft geoordeeld dat het huidige gebruik op basis van het overgangsrecht moest worden gedoogd. Reclamant wijst er op dat dit uitsluitend het gebruik op het tijdstip van inwerkingtreding van het voormalig bestemmingsplan betreft en niet</p>	<p>De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak (r.o. 2.10.1) d.d. 8 juni 2011 aangegeven dat de toegenomen verkeersintensiteit na de peildatum (i.e. 13 juli 2004) niet meebrengt dat de aard van het gebruik van de ontsluitingsweg is veranderd. Zij beperkt de intensiteit van het gebruik dus niet tot de inwerkingtreding van het voormalig bestemmingsplan, zoals reclamant stelt. Daarbij is de Noord Zuid reeds in het geldende bestemmingsplan Buitengebied bestemd voor 'wegen'.</p>	<p>Geen.</p>



		<p>een in het bestemmingsplan nadrukkelijk mogelijk gemaakte intensivering. In bijlage 12 wordt deze intensivering erkend, maar er worden geen consequenties verbonden aan het feit dat een potentieel zeer druk bereden transportroute, die tevens de EHS doorsnijdt, zonder enkele begrenzing qua aantallen verkeersbewegingen wordt gerealiseerd binnen de EHS. Deze bestemming is planologisch nieuw.</p>	<p>Bovendien vinden er geen bestemmingswijzigingen voor de gronden gelegen binnen de EHS plaats. Hierdoor is, conform een brief van de minister van LNV uit 2008 aan de Tweede Kamer (TK 29 576, nummer 12 en 52), toetsing aan de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet nodig.</p>	
		<p><i>2 L Invloed milieucategorieën op EHS</i>  Reclamant is van mening dat de uitbreiding van het bedrijventerrein met bedrijven tot en met categorie 5.2 met 7 ha, omringd door een EHS-gebied, per definitie verlies van kwaliteit met zich meebrengt, hetgeen volgens de EHS-regels niet is toegestaan.</p>	<p>Deze herziening van het bestemmingsplan houdt geen wijziging in van bestemmingen gelegen binnen de EHS. Toetsing aan de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS is, conform een brief van de minister van LNV uit 2008 aan de Tweede Kamer (TK 29 576, nummer 12 en 52), derhalve niet nodig.</p>	Geen.
		<p><i>2 M Criteria natuurwaardenonderzoek</i>  In bijlage 12 wordt op pagina 39 op zeer summiere wijze alle mogelijke effecten van de hand gewezen. Reclamant is van mening dat dit ten onrechte is gebeurd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criterium 1: verkleining areaal door inpassing verkeersbestemming, vermindering kwaliteit natuur door uitbreiding geluidscontour en vermindering luchtkwaliteit;</li> <li>- Criterium 2: er wordt nadrukkelijk wel een barrière gevormd;</li> <li>- Criterium 3: niet kan worden uitgesloten dat de leefomgeving in kwaliteit vermindert;</li> <li>- Criteria 6 en 7: aangezien een deel van het terrein wordt gedempt en opgehoogd zijn er wel aanpassingen op het gebied van water voorzien en zijn deze criteria wel van toepassing.</li> </ul>	<p>Deze herziening van het bestemmingsplan houdt geen wijziging in van bestemmingen gelegen binnen de EHS. Toetsing aan de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS is, conform een brief van de minister van LNV uit 2008 aan de Tweede Kamer (TK 29 576, nummer 12 en 52), derhalve niet nodig.</p>	Geen.

		<p><i>2 N Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal</i></p> <p>Reclamant is van mening dat de invloed van de uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijventerrein op de ontsluitingsweg niet zijn meegewogen bij de gevolgen voor het nog definitief aan te wijzen Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal en de daarin opgenomen algemene doelstellingen en specifieke instandhoudingsdoelstellingen. Van belang hierbij zijn o.m. het behoud van de omvang en kwaliteit van het leefgebied voor verschillende soorten niet-broedvogels. Gezien de uitbreidingsmogelijkheden qua vestiging, geluidsuitstoot en luchtkwaliteit acht reclamant deze stellingname niet deugdelijk gemotiveerd. De conclusie dat significante effecten kunnen worden uitgesloten, kan op basis van de onderzoeken niet worden getrokken, nu de maximaal mogelijke verkeersbewegingen daarin onvoldoende zijn onderzocht.</p>	<p>Aangezien de uitbreiding van het bedrijventerrein grenst aan bestaande wegen en bestaand bedrijventerrein, zal de uitstraling van verstoringseffecten zeer beperkt zijn. Zoals is opgenomen in de Voortoets die bij het bestemmingsplan is gevoegd, zal dit ten opzichte van de huidige situatie geen significant verlies van kwaliteit tot gevolg hebben.</p> <p>De natuurwaarden in het gebied hebben zich ontwikkeld in een situatie waarin deze verstoring reeds aanwezig is. Extra effecten zijn daardoor niet te verwachten.</p>	Geen
		<p><i>2 O Nieuwe verkeersbestemming</i></p> <p>De conclusie dat er geen bestemmingen worden veranderd, is onjuist. Er wordt een nieuwe verkeersbestemming opgenomen. Daarnaast wordt de intensivering niet zonder meer gedekt door het overgangsrecht.</p>	<p>In tegenstelling tot hetgeen reclamant stelt, is in het bestemmingsplan geen nieuwe verkeersbestemming opgenomen. Het gedeelte van de Noord Zuid, zoals opgenomen binnen deze planherziening, is in het geldende bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Druten reeds bestemd voor 'wegen'. Voor wat betreft de wegen op het bedrijventerrein zelf wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde in de beantwoording van de zienswijze onder 2 K met betrekking tot de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 8 juni 2011.</p>	Geen

		<p><i>2 P Plan-m.e.r.-plicht</i>  Aangezien, volgens reclamant, niet kan worden uitgesloten dat het bestemmingsplan significante effecten voor het gebied heeft, dient een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet te worden gemaakt. Op grond van de Wet milieubeheer (artikel 7.2a) dient dan ook een milieueffectrapport voor het plan te worden opgesteld.</p>	<p>In de Voortoets met betrekking tot de Natuurbeschermingswet 1998, zoals die in het kader van het bestemmingsplan is opgesteld, wordt geconcludeerd dat er geen significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied optreden. Hierdoor is een passende beoordeling en de daaraan gekoppelde milieueffectrapportage niet nodig.</p>	<p>Geen.</p>
		<p><i>2 Q Effecten op EHS</i>  Uit de plantoelichting (paragraaf 4.3.4) valt op te maken dat het plan alleen maar positieve effecten zou hebben, onder meer voor realisatie van de EHS. Niet blijkt echter waar die positieve bijdrage uit zou voortkomen.</p>	<p>Paragraaf 4.3.4 heeft betrekking op het project Drutensche Waarden, een integraal plan voor de gehele uiterwaarden van Druten tot aan de Leeuwense Waard. Dit integrale plan heeft als geheel een positief effect op de EHS. In het voorliggende bestemmingsplan is deze integrale herontwikkeling niet meegenomen, alleen de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt mogelijk gemaakt. De betreffende paragraaf heeft uitsluitend een toelichtende functie met betrekking tot mogelijke toekomstige ontwikkelingen en heeft tot doel het grotere kader aan te geven.</p>	<p>Geen.</p>
		<p><i>2 R Watergebonden bedrijven</i>  Volgens het Programma Welvarend Rivierenland van de regio Rivierenland mogen zich op het terrein slechts watergebonden bedrijven vestigen. Dit dient in het bestemmingsplan te zijn gewaarborgd. De afspraken in het Programma zijn ook namens de gemeente Druten tot stand gekomen. De staat van bedrijfsactiviteiten laat vele bedrijven toe die niet watergebonden zijn. Dit dient alsnog in het bestemmingsplan te worden gewaarborgd.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 1 D.</p>	<p>Aanpassing van de regels, Staat van bedrijfsactiviteiten, verbeelding en van de plantoelichting.</p>

		<p><i>2 S Verkeersveiligheid</i></p> <p>De Noord Zuidweg heeft geen enkele functie meer in de verkeersafwikkeling van West Maas en Waal. In de verkeersstructuurvisie van West Maas en Waal wordt de Noord Zuidweg sinds 1982 aangemerkt als erftoegangsweg en nadrukkelijk niet als ontsluitingsweg. Ook in het verkeers- en vervoersplan van de gemeente Druten uit 2009 is deze weg als zodanig opgenomen. Het betreft een erftoegangsweg met 1 baan en 1 rijstrook per richting. In het wegenplan van 2010 is dit bevestigd, hetgeen impliceert dat de inrichting en onderhoud van de weg hierop wordt toegespitst en dat de mate van hinder die is toegestaan, beperkt is. Gebruik van de weg als ontsluitingsweg is als term onjuist en feitelijk in strijd met het beleid van de gemeente West Maas en Waal. Reclamant wenst voor de projectie van een nieuwe toegangsweg dan ook primair een routerings- en ontsluitingsplan te zien ter onderbouwing van de wenselijkheid en noodzaak hiervan.</p>	<p>In het geldende bestemmingsplan alsmede in het ontwerpbestemmingsplan waarin het betreffende gedeelte van de Noord Zuidweg is opgenomen, heeft deze weg een verkeersbestemming zonder enige beperking. Het gebruik als ontsluitingsweg voor onder meer het industrieterrein Drutense Waarden past binnen deze bestemming.</p> <p>Bovendien kan een erftoegangsweg, zoals opgenomen in het 'Handboek Wegontwerp' van het CROW, een ontsluitende functie hebben van de daaraan grenzende bestemmingen/functies. In dit geval heeft de erftoegangsweg die de Noord Zuidweg vormt, deze ontsluitende functie. De Noord Zuidweg ontsluit namelijk onder andere de bedrijfsfuncties van het in deze bestemmingsplanherziening opgenomen bedrijventerrein.</p> <p>Deze weg heeft deze ontsluitende functie al lang. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak d.d. 8 juni 2012 in dat kader geconcludeerd dat het gebruik van de in het geldende bestemmingsplan niet als zodanig bestemde wegen op het bedrijventerrein op grond van het overgangsrecht mocht en mag plaatshebben. Dit wegenstelsel weegt uit op de Noord Zuid die na de Waalbandijk overgaat in de Noord Zuidweg.</p> <p>Hieruit trekken wij de conclusie, dat het gebruik van de Noord Zuid en Noord Zuidweg ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein rechtmatig is en als zodanig kan en mag worden voortgezet. Er is dan ook geen sprake van de projectie van een nieuwe toegangsweg, nog afgezien van het feit dat de Noord Zuidweg geen onderdeel uitmaakt van</p>	<p>Geen</p>
--	--	---	--	-------------

			<p>het bestemmingsplangebied.</p> <p>In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente West Maas en Waal wordt het afwaarderen van wegen als een maatregel genoemd om tot een heldere verkeersstructuur te komen. Op het kaartje West Maas en Waal, Visie Auto ((blz. 21) worden de mogelijk af te waarden wegen aangegeven. De Noord Zuid tussen de N322 en de Waalbandijk is niet als zodanig aangegeven. Ook in de bijbehorende teksten wordt niet over dit gedeelte van de Noord Zuid gerept.</p> <p>In het Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Druten wordt de Noord Zuid inderdaad tot het stelsel van erftoegangswegen gerekend. Dergelijke wegen hebben een ontsluitende functie voor de aanliggende functies. Het gebruik van de Noord Zuid voor ontsluiting van het bedrijventerrein past hierin.</p>	
		<p><i>2 T Ongevallencijfers</i></p> <p>De in de plandoelstelling gebruikte diverse cijfers met betrekking tot de verkeerssituatie op de Noord Zuidweg en Waalbandijk zijn niet actueel. Reclamant verzoekt om cijfers tot en met 2011. De genoemde cijfers zijn volgens reclamant niet juist: er zijn in de periode 2005 – 2008 2 dodelijke ongevallen geweest, 3 ongevallen met letsel en verschillende schadeongevallen. In het verkeers- en vervoersplan van de gemeente Druten wordt vermeld dat 3 van de 4 verkeersdoden op gemeentelijke wegen verband houden met een ongeval op de kruising van de Noord Zuidweg met de Waalbandijk. Deze plek is dus de meest gevaarlijke plek van de gemeente Druten. De dodelijke ongevallen</p>	<p>Bijlage 1 (Responsnota vooroverleg) bij het ontwerpbestemmingsplan bevat een verkeerskundige beoordeling van de Noord Zuidweg / Noord Zuid. De ongevallencijfers die hierin zijn opgenomen hebben inderdaad betrekking op de periode 2005 – 2008. Volgens Viastat Online, een landelijk gehanteerde database voor verkeersongevallenregistratie, gevuld door politie en Rijkswaterstaat, zijn voor de periode 2007 – 2011 inmiddels de volgende ongevallencijfers bekend: Op de Noord Zuidweg (gemeente West Maas en Waal) hebben zich geen ongevallen voorgedaan. Op de Noord Zuid (gemeente</p>	<p>Geen</p>

		<p>worden niet genoemd en de verkeersveiligheid wordt niet als een objectief probleempunt genoemd. Reclamant wenst een nadere, deugdelijke onderbouwing, waarin de cijfers die in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Druten worden genoemd, juist worden meegewogen.</p>	<p>Druten) hebben zich in deze periode 7 ongevallen voorgedaan. Bij deze ongelukken waren personenauto's, motorfietsen en een aantal onbekende voertuigen betrokken en er zijn geen gewonden gevallen. Al deze ongelukken vonden plaats aan het einde van de Noord Zuid bij de toegang tot het bedrijventerrein. Er zijn in deze periode geen ongelukken gebeurd op de kruising van de Waalbandijk en Noord Zuidweg.</p> <p>Zoals in voornoemde verkeerskundige beoordeling, moet ook met in acht name van voorgaande aanvullende informatie, de conclusie worden getrokken dat er met betrekking tot verkeersveiligheid, inclusief de voorrangskruising van de Noord Zuidweg met de Waalbandijk, sprake is van een verkeerskundig aanvaardbare situatie.</p>	
		<p><i>2 U Inschatting aantal verkeersbewegingen</i>                  Door het voorgesteld bestemmingsplan zou de Noord Zuidweg mogelijk een constante stroom vrachtwagens te verwerken krijgen. De inschatting hiervan is gemaakt in het luchtkwaliteitsonderzoek, maar bij een maximale planinvulling kunnen deze aantallen nog veel hoger uitvallen. Op grond van het aantal zou de Noord Zuidweg mogelijk extra belast worden met 400 vrachtbewegingen per dagperiode, 20 per avondperiode en 30 per nachtperiode. Op meetpunt 4 (gelegen op het grondgebied van de West Maas en Waal) zouden in de zware-vrachtwagencategorie 418 i.p.v. 165 bewegingen op de dag plaatsvinden en 21 in de avond in plaats van 4. Reclamant acht het onwenselijk en onverantwoord om een weg met een dergelijke functie (erftoegangsweg) in te zetten als enige toegangsweg voor een groeiend bedrijventerrein waar zware transporten aan de</p>	<p>De verkeerslawaa- en luchtkwaliteitsberekeningen zijn thans beide gestoeld op dezelfde realistische aantallen voor de toekomstige situatie. De oorspronkelijk opgenomen grote aantallen bij de luchtkwaliteitsberekeningen hebben uitsluitend tot doel aan te tonen, dat ook bij extreme aantallen nog steeds aan de eisen wordt voldaan.</p> <p>Voor verder beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij korthedshalve tevens naar het gestelde in 2 C, 2 E, 2 H, 2 I en 2 S.</p>	<p>Geen</p>

		<p>orde van de dag kunnen zijn.</p> <p>De overbelasting van dit tracé acht reclamant in strijd met een goede ruimtelijke ordening en met de verkeersveiligheid.</p> <p>Reclamant merkt op dat een deugdelijke paragraaf met betrekking tot verkeer en vervoer ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan. De summiere toevoeging naar aanleiding van de vooroverlegreactie doet hieraan niet af.</p>		
		<p><i>2 V Constructie Noord Zuidweg</i></p> <p>Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat er onderzoek is gedaan naar de fysieke geschiktheid van de weg voor het maximaal mogelijke aantal zware vrachtbewegingen. Afwijking van de CROW-richtlijnen voor wegontwerpen van ontsluitingswegen kan slechts onder zeer bijzondere omstandigheden geschieden. Reclamant verzoekt dan ook nadrukkelijk aan te tonen dat het gebruik van de Noord Zuidweg verkeerstechnisch en qua verkeersveiligheid is toegestaan. Vooralnog gaat reclamant ervan uit dat dit niet zo is.</p>	<p>De Noord Zuidweg en de Noord Zuid betreffen gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 60 km, waardoor ze vallen onder de wegcategorie 'erftoegangsweg'. Een erftoegangsweg is een weg met een ontsluitende functie, ook voor een bedrijventerrein en dus ook voor zwaar vrachtverkeer.</p> <p>De betreffende wegen voldoen aan alle verkeerstechnische en verkeersveiligheidsvereisten. Zo zijn de wegbreedte, variërend van 6,5 tot 7 meter, en wegindeling ruim voldoende voor het wegverkeer en is sprake van aanliggende fietspaden, die fysiek van de rijbaan zijn afgescheiden.</p> <p>De weg is ook qua constructie geschikt is voor (intensief) zwaar (vracht)verkeer, aangezien deze weg aansluit op de zogenaamde Blauwe brug die indertijd bij de bouw ervan speciaal verzaard is uitgevoerd in verband met militaire doeleinden, waaronder het transport van tanks.</p>	Geen
		<p><i>2 W Oostelijke route</i></p> <p>In het bestemmingsplan wordt niet besproken waarom de ontsluiting via de oostelijke route (via grondgebied van de gemeente Druten)</p>	<p>De door reclamant bedoelde oostelijk route betreft een route die in het verleden ook door Excluton is gebruikt, maar die een gedeelte</p>	Aanpassing toelichting.

		<p>ongeschild zou zijn dan wel niet geschikt te maken. Dit dient te worden gemotiveerd. Aan deze route ligt minder (woon)bebouwing en leidt door de ligging binnen de gemeente Druten tot eenvoudiger onderhoud. Reclamant ontvangt graag een beoordeling van deze optie. Reclamant verwijst naar het rapport 'Waal. Weelde, Wijds' (project Waalweelde), waarin wordt aangegeven dat nieuwe bedrijvigheid echt watergebonden moet zijn en bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid beter binnendijks kan worden gesitueerd. Aansluitend zou de hoofdontsluiting in oostelijke richting moeten worden verlegd (midden in het nieuwe bedrijventerrein Westerhout).</p>	<p>van het jaar onder water staat en dus niet continu bruikbaar is. Via deze route is uitsluitend het oostelijke deel van het bedrijventerrein ontsloten geweest. Het westelijk deel van het bedrijventerrein met onder meer Conpax is altijd ontsloten geweest via de route Noord Zuid/Noord Zuidweg.</p> <p>Bedoelde oostelijke weg zal in de toekomst als gevolg van onder meer de ontwikkeling van de plannen voor de Drutensche Waarden (nevengemaal en haven) komen te vervallen. Een en ander is in paragraaf 2.1.2 van de toelichting op het bestemmingsplan aangegeven.</p> <p>De oostelijke route is overigens zowel qua constructie als uit oogpunt van verkeersveiligheid volstrekt ongeschikt om als definitieve ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein te dienen. Omdat deze route deels loopt via de smalle Waalbandijk, is deze route ook niet geschikt te maken.</p> <p>Daarnaast is ingebruikname van de vroegere oostelijke route vanuit het oogpunt van bescherming van natuurwaarden niet aanvaardbaar. Voor de motivering hiervan zij kortheidshalve verwezen naar het gestelde bij de beantwoording van zienschwijze 3 H.</p>	
		<p><i>2 X Beperking gebruik Noord Zuidweg</i>                  Bij de gemeente West Maas en Waal bestaat niet de intentie om de Noord Zuidweg intensiever te (laten) gebruiken zonder doeltreffende maatregelen. In het huidige beleid wordt het gebruik van de weg in de toekomst verder beperkt en is hiertoe het proces in gang gezet.</p>	<p>De Noord Zuidweg is al lange tijd in gebruik als ontsluiting van het bedrijventerrein en daarvoor ook geschikt (zie ook hiervoor onder punt 2 W) alsmede in het geldende bestemmingsplan ook als zodanig planologisch bestemd. De vigerende verkeersbestemming van de weg kent geen beperking van dat gebruik, nog afgezien van het feit of het bestemmingsplan daartoe het geëigende instrument is.</p>	<p>Geen</p>



			<p>Een eventuele beperking van het verkeersgebruik via verkeersmaatregelen kent haar eigen procedure met de daarbij behorende rechtsgang. In dat kader dient volgens vaste jurisprudentie ook rekening te worden gehouden met bestaande rechten van derden.</p> <p>Van besluitvorming met betrekking tot beperking van het gebruik van de weg is tot op heden niet gebleken.</p>	
		<p><i>2 Y Uitnodiging voor gesprek</i>                  Reclamant verzoekt in gesprek met haar te treden om de (on)mogelijkheden van uitbreiding van het bedrijventerrein te bespreken.</p>	<p>Inmiddels is er contact geweest tussen bestuurders van de gemeente West Maas en Waal en Druten.</p>	<p>Geen</p>

<p>3</p>	<p>[Reclamant 3a] te [woonplaats]</p> <p>en</p> <p>[reclamant 3b] te [woonplaats]</p> <p>d.d. 14 augustus 2012</p>	<p><i>3 A Strijd met Barro en ruimte voor de rivier</i></p> <p>Het bestemmingsplan is in strijd met het Barro, omdat het andere dan de daarin opgesomde toegestane activiteiten mogelijk maakt. Zo krijgen alle gronden een algemene industriebestemming, inclusief de gronden rond de Deelenshoeve die nog bestemd zijn als uiterwaard. Waar het functieverandering betreft binnen de bestaande bebouwing, is de opgenomen salderingsregeling voor bouwen, volgens reclamant, ook in strijd met het Barro. Het Barro laat alleen functieverandering toe binnen bestaande bebouwing, terwijl de opgenomen salderingsregeling nieuwbouw mogelijk maakt als elders op het terrein wordt afgebroken.</p> <p>Evenmin is sprake van dat de toegelaten activiteiten per saldo meer ruimte voor de rivier opleveren op een vanuit rivierkundig oogpunt zo gunstig mogelijke locatie. In het bestemmingsplan wordt bovendien niet aangegeven om welke maatregelen het gaat.</p>	<p>Van de zijde van Rijkswaterstaat (RWS) zijn in het kader van het vooroverleg geen opmerkingen ontvangen. Ook is door RWS geen zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Hieruit hebben wij de conclusie getrokken dat de uitbreiding van het bedrijventerrein inpasbaar zou zijn binnen het kader van Barro/Beleidslijn grote rivieren.</p> <p>Uit aanvullend overleg naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is inmiddels gebleken, dat in het bijzonder voor de geplande uitbreiding ten zuiden en ten oosten van het voormalig Deelensterrein geen Watervergunning kan worden verleend wegens onverenigbaarheid met het Barro/de Beleidslijn.</p> <p>Deze gebieden zijn dan ook het bestemmingsplan gehaald.</p> <p>Het betrekken van het voormalige Deelenssterrein met de daarop aanwezige bebouwing bij het bestemmingsplan via een bedrijfsbestemming is wel mogelijk binnen het Barro/de Beleidslijn grote rivieren in het kader van ingebruikneming van bestaande bebouwing voor een andere functie (artikel 2.4.4, lid I respectievelijk artikel 6, lid c).</p> <p>De door reclamanten aangehaalde salderingsregeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan, is gebaseerd op het Barro en de Beleidslijn en de toelichting daarop. Saldering, waarbij de maximaal toegestane oppervlakte aan gebouwen niet wordt vergroot ten opzichte van het los van elkaar toepassen van de uitbreidingsmogelijkheden per gebouw, heeft een neutraal effect op de doorstroming</p>	<p>Aanpassing verbeelding en toelichting.</p>
----------	--	---	---	---

			<p>en berging van rivierwater, mits verantwoord toegepast. Dit laatste staat ter beoordeling van RWS, die als beheerder van rivier en uiterwaarden, in geval van toepassing van de salderingsregeling om advies wordt gevraagd. Gezien de toelichting op de Beleidslijn grote rivieren biedt in dit geval de Beleidslijn de mogelijkheid tot vergunningverlening, zo nodig onder het stellen van rivierkundige randvoorwaarden.</p> <p>De in het bestemmingsplan opgenomen salderingsregeling biedt het ruimtelijke kader.</p> <p>Daarnaast is voor elke (bouw)ontwikkeling een vergunning op grond van de Waterwet noodzakelijk, waarbij door RWS wordt getoetst aan de Beleidslijn en op de gevolgen voor de stroom- en bergingsfunctie van de rivier en uiterwaarden.</p> <p>Via deze wijze van bestemmen in combinatie met toetsing en vergunning in het kader van de Waterwet wordt voldaan aan het Barro en de Beleidslijn en zijn de rivierkundige belangen geborgd.</p>	
		<p><i>3 B Handelsactiviteiten</i> De handelsactiviteiten van Excluton in natuursteen en tuinelementen, de transportactiviteit en het tasveld in de uiterwaard, nu in strijd met de vigerende bestemmingsplannen, worden niet gelegaliseerd.</p>	<p>De reeds bestaande handelsactiviteiten in natuursteen en tuinelementen zijn onderdeel van de bedrijfsactiviteiten van Excluton. Deze bedrijfsactiviteiten passen binnen de bedrijfsactiviteit 'groothandel in hout en bouwmaterialen'. Deze bestaande bedrijfsactiviteiten zijn ten onrechte nog niet opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten van het ontwerpbestemmingsplan. Naar aanleiding van deze zienswijze is deze bedrijfsactiviteit aan de Staat van bedrijfsactiviteiten toegevoegd.</p> <p>Binnen de bestemming 'bedrijventerrein' is</p>	<p>Aanpassing regels, Staat van bedrijfsactiviteiten en toelichting.</p>

			<p>daardoor handel in natuursteen en tuinelementen toegestaan.                  Het gebruik van terreinen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' voor transportactiviteiten en tasveld is tevens toegestaan.</p>	
		<p><i>3 C Strijd met artikel 4.4 Ruimtelijke verordening Gelderland</i>                  De voorschriften t.a.v. werken i.c. bedrijventerreinen zijn inmiddels wel opgenomen in de Ruimtelijke verordening Gelderland. De regels over bedrijventerreinen moeten in gemeentelijke bestemmingsplannen worden opgenomen.                  Het bedrijventerrein wordt in de structuurvisie Gelderland gekarakteriseerd als Intergemeentelijke en lokale bedrijventerreinen buiten het bundelingsgebied, waarvoor een maximale kavelgrootte geldt van 0,5 ha. Op de plankaart is echter een bouwvlak aangeven dat het gehele nieuwe deel beslaat met een omvang van zo'n 7 ha. Dit is in strijd met de Ruimtelijke verordening.</p>	<p>Behalve de bepalingen in artikel 4.3 en 4.4 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland over de maximale omvang van lokale en intergemeentelijke bedrijventerreinen (0,5 en 0,75 ha) is in de artikelen 4.3.1 en 4.4.1 een mogelijkheid opgenomen om te kunnen afwijken van deze maximale omvang. Dit is mogelijk, indien wordt aangetoond dat er sprake is van een aan de betreffende gemeente, kern of locatie gebonden bedrijf waarbij de bedrijfsvoering een ruimere kavelgrootte noodzakelijk maakt.</p> <p>In dit geval is sprake van bijzondere locatie waarbij de toekomstige bedrijvigheid vraagt om een grotere kavelgrootte. Regio Rivierenland is namelijk voornemens de regio te ontwikkelen tot een logistieke hotspot van internationaal formaat. Aanleiding hiervoor is een actieve zoektocht van de regio naar kansen om zich economisch te ontwikkelen en de werkgelegenheid te laten groeien. Concreet houdt dat in dat zij op basis van de logistieke kwaliteiten van de regio economische ontwikkeling tot stand wil brengen, het bruto regionaal product wil laten groeien en de werkgelegenheid wil laten toenemen. Eén van de manieren waarop dit wordt gestimuleerd, is via het realiseren van watergebonden bedrijventerreinen. Bovenstaande is opgenomen in het</p>	<p>Aanpassing regels en toelichting.</p>

			<p>Masterplan Rivierenland Logistieke Hotspot en het Bussinessplan Rivierenland Logistieke Hotspot. Programmaraad Welvarend van regio Rivierenland stelde deze plannen vast op 25 juni 2012.</p> <p>Ook besloot de programmaraad op deze datum de Drutensche Waarden aan te wijzen als één van de locaties voor het ontwikkelen van een watergebonden bedrijventerrein. Dit besluit is een aanvulling op het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB). Bij besluit van 12 februari 2013 hebben Gedeputeerde Staten van provincie Gelderland dit besluit van de Regioraad geaccordeerd en als nadere uitwerking van het RPB vastgesteld. Dit is op 13 februari 2013 in het Provinciaal Blad gepubliceerd. Hiermee wordt voldaan aan de bepalingen in artikel 4.1 van de Ruimtelijke Verordening Gelderland, waarin is opgenomen dat in bestemmingsplannen de bestemming tot bedrijventerrein alleen mogelijk kan worden gemaakt, indien deze ontwikkeling niet in strijd is met de door Gedeputeerde Staten vastgestelde en in het Provinciaal Blad gepubliceerde, regionale afspraken ten aanzien van de programmering van bedrijventerreinen.</p> <p>Gezien het voorgaande moet geconcludeerd worden, dat het realiseren van een watergebonden bedrijventerrein, als onderdeel van de Logistieke Hotspot Rivierenland, in het regionale en provinciale beleid is verankerd. Voor het realiseren van een dergelijk terrein dat aan de behoeften, eisen en uitstraling van een logistieke hotspot kan voldoen, is een oppervlak 0,5 of 0,75 ha niet voldoende. Watergebonden bedrijven zijn namelijk gezien</p>	
--	--	--	--	--

			<p>het type bedrijvigheid grootschalig van aard en hebben hierdoor, bijvoorbeeld door bijhorende op- en overslag, een behoefte aan terreinen die significant groter zijn dan 0,75 hectare. Het is dan ook vanzelfsprekend en verantwoord dat wordt afgeweken van de maximale omvang van de kavelgrootte voor een bedrijventerrein zoals opgenomen in de artikelen 4.3 en 4.4 van de Provinciale Verordening Gelderland.</p> <p>De uitbreiding van het terrein met 3,5 ha is reeds mogelijk gemaakt in de besluiten van Programmaraad Welvarend van regio Rivierenland van 25 juni 2012 en Gedeputeerde Staten van Gelderland van 12 februari 2013.</p>	
		<p><i>3 D Strijd met Structuurvisie Druten</i> In de Structuurvisie wordt aangegeven dat onderzocht moet worden of uitbreiding van het buitendijkse bedrijventerrein mogelijk is. Dit terrein moet dan voor watergebonden industrie worden benut. Niet-watergebonden industrie wordt naar een binnendijkse locatie verplaatst. Het bestemmingsplan laat ook niet-watergebonden bedrijven toe. Deze geboden vestigingsmogelijkheid is in strijd met het gemeentelijk ruimtelijk beleid uit de structuurvisie.</p>	<p>De constatering met betrekking tot hetgeen is opgenomen in Structuurvisie Druten over watergebonden bedrijvigheid is juist. Onder verwijzing naar gestelde onder 1 D moet echter de conclusie worden getrokken dat de niet-watergebonden bedrijven zijn verwijderd uit de bedrijvenlijst. Omdat hierdoor vestiging van niet-watergebonden bedrijven binnen het plangebied niet mogelijk is, bestaat er geen strijd de Structuurvisie Druten. Het verpakkingsbedrijf Conpax is als bestaand bedrijf via een specifieke aanduiding bestemd.</p>	<p>Aanpassing regels, verbeelding en toelichting.</p>
		<p><i>3 E Strijd met het Regionaal beleid rond bedrijfsterrinen</i> De Programmaraad Welvarend Rivierenland heeft het bedrijventerrein Drutense Waarden op 25 juni 2012 aangewezen als opvanglocatie voor watergebonden bedrijvigheid en voor bedrijven in hoge milieucategorieën (vanaf categorie 4).</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve naar het gestelde onder 1 D.</p>	<p>Aanpassing regels, verbeelding en toelichting.</p>

		Aangezien het bestemmingsplan ook vestiging van bedrijven in de milieucategorieën 3.1 tot 4 mogelijk maakt en van bedrijven die niet passen in wat de regio Rivierenland onder watergebonden bedrijvigheid verstaat, is sprake van strijd met het regionale beleid.		
		<p><i>3 F Besluit hogere grenswaarden en uitvoerbaarheid bestemmingsplan</i></p> <p>Uit het bestemmingsplan blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij de woningen langs de Noord Zuidweg wordt overschreden. Een hogere-waardebesluit kan door burgemeester en wethouders pas genomen worden na overleg met burgemeester en wethouders van de gemeente West Maas en Waal, aangezien de weg en de woningen op het grondgebied van laatstgenoemde gemeente liggen. Omdat het besluit moet worden genomen ten behoeve van de herziening van het bestemmingsplan, behoort het ontwerpbesluit hogere grenswaarde tegelijk met het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage te worden gelegd. Dat is niet gebeurd.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek zou blijken dat de geluidbelasting 55 dB bedraagt, hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar ruim onder de maximaal vast te stellen hogere waarde van 58 dB voor buitenstedelijke situaties. Het wegverkeerslawaai vormt zo geen belemmering voor de aanpassing van het bestemmingsplan.</p> <p>Volgens reclamant is uitgegaan van een onjuiste ontheffingswaarde. De grenswaarde van 58 dB is alleen van toepassing op agrarische woningen. Voor wegverkeerslawaai in een buitenstedelijke situatie geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Deze waarde wordt ruimschoots overschreden. Ontheffing is</p>	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve op de eerste plaats naar de beantwoording onder 2 E. In deze laatstbedoelde beantwoording is aangegeven dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is, omdat de Noord Zuidweg noch de aanliggende woningen in het bestemmingsplan zijn opgenomen en evenmin sprake is van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder als bedoeld in afdeling 4 van Hoofdstuk VI, waarnaar reclamant kennelijk verwijst.	Geen.

		<p>niet mogelijk en het bestemmingsplan is dus niet uitvoerbaar.</p> <p>Reclamant vraagt zich daarnaast af of het verkeerslawaaï in dit geval niet behoort te worden getoetst met toepassing van de regels van afdeling 4 van de Wet geluidhinder.</p>		
		<p><i>3 G Trillingen en geluidhinder binnen de woningen</i></p> <p>Het intensieve vrachtverkeer van en naar het industrieterrein veroorzaakt nu reeds veel trillingen in de woningen. Het bestemmingsplan leidt tot meer vrachtverkeer en de trillingshinder zal dan ook toenemen.</p> <p>De trillingen ontstaan ook doordat de wegconstructie van de Noord Zuid ter hoogte van de woningen niet is berekend op de grote aantallen zwaar vrachtverkeer. Het wegdek wordt steeds verder kapot gereden, waarna de trillingshinder verder toeneemt.</p> <p>Reclamant constateert dat er geen onderzoek is gedaan naar trillingshinder en de wegconstructie en dat ook een onderzoek naar het geluidsniveau binnen de woningen ontbreekt. Ook daar zijn normen voor.</p>	<p>Naar aanleiding van ingekomen zienswijzen is in opdracht van de gemeente Druten ook het aspect trillingen onderzocht.</p> <p>Naar aanleiding van dit onderzoek, waarvan de resultaten zijn vastgelegd in het rapport van LBP/Sight d.d. 8 maart 2013, wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan de streefwaarde die de SBR-richtlijn B (Hinder voor personen in gebouwen (door trillingen)) voor hinder stelt in deze situatie. Ook in de gewijzigde situatie (2021) zal worden voldaan aan de streefwaarden.</p> <p>Met betrekking tot de woning Noord Zuidweg 11, waarvan de bewoner/eigenaar voorafgaand aan het onderzoek expliciet heeft aangegeven bouwkundige schade te lijden, heeft het onderzoek uitgewezen dat de gemeten waarden ver onder de grenswaarden blijven die de SBR-richtlijn A (Schade aan gebouwen (door trillingen)) stelt voor schade aan gebouwen.</p> <p>Voor wat betreft de wegconstructie verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 2 V.</p> <p>In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek gedaan naar aspect het verkeerslawaaï. Daaruit is naar voren gekomen, dat de bestaande en nieuwe situatie voor wat betreft de geluidsbelasting vanwege</p>	<p>Aanpassing toelichting.</p>



			het (vracht)verkeer binnen aanvaardbare normen blijft. Deze conclusie geeft geen aanleiding tot het verrichten van verdere detaillering van dit onderzoek, zoals de vaststelling van de binnenwaarde.	
		<p><i>3 H Motivering ontsluiting bedrijventerrein</i>  De motivering van de ontsluiting van het bedrijventerrein is ondeugdelijk, want:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de oorspronkelijke oostelijke ontsluitingsweg kan worden verhoogd of voorzien van een brug, waardoor zij ook bruikbaar is bij hoog water;</li> <li>- de voorgestelde route via de Noord Zuidweg kruist evenals de oorspronkelijke oostelijke route ook de Waalbandijk, tevens schoolroute. De voorgestelde route is dan ook geen verbetering t.o.v. de oorspronkelijke;</li> <li>- de watercompensatiemaatregelen, die tot gevolg hebben dat de oorspronkelijke route niet meer gebruikt kan worden, blijken in overleg met Rijkswaterstaat op een andere wijze te kunnen worden bereikt (doorlaatbare brug). De planvorming Drutensche Waarden is nu nog te weinig concreet;</li> <li>- vanuit het perspectief van de bewoners langs de Noord Zuidweg is de nieuwe route geen meer logische route t.o.v. de route over het Industrieterrrein Westerhout binnen de gemeente Druten. Deze laatste route sluit ook aan op de N322.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiervoor verwijzen wij voor beantwoording van deze zienswijze naar het gestelde in 2 W.</li> <li>- Wat betreft de relatie met de schoolroute. In geval van gebruik van de Noord Zuid wordt deze route enkel gekruist door middel van een voorrangskruising. De oorspronkelijke, oostelijke ontsluitingsroute zal voor een gedeelte gelijk lopen met de schoolroute zonder extra voorzieningen zoals scheiding van verkeersstromen. Dit levert een verkeersgevaarlijke situatie op.</li> <li>- De compensatiemaatregelen zijn inderdaad inmiddels in overleg met RWS gewijzigd. De plantoelichting zal hierop worden aangepast. De planvorming rond de Drutensche Waarden is echter nog steeds voldoende concreet om rekening mee te houden bij ontwikkelingen in het daarbij betrokken gebied.</li> <li>- Binnen het totale kader van ontsluiting van het bedrijventerrein is de ontsluiting van het bedrijventerrein via de Noord Zuid en Noord Zuidweg een korte meer rechtstreekse route richting Van Heemstraweg/N322, die in alle opzichten voor deze functie geschikt en</li> </ul>	<p>Aanpassing toelichting.</p> <p>Geen.</p> <p>Met betrekking tot de compensatiemaatregel is de plantoelichting aangepast.</p> <p>Geen.</p>

		<p>Reclamanten constateren dat geen sprake is van een zorgvuldige afweging van de belangen van aan de ene kant de gemeente Druten en Excluton en van de andere kant de belangen van de gemeente West Maas en Waal en de bewoners van de Noord Zuidweg.</p>	<p>daarop berekend is.</p> <p>– Alles afwegende in het kader van een goede ruimtelijke ordening is ontsluiting via de route Noord Zuid/Noord Zuidweg aanvaardbaar.</p>	<p>Geen.</p>
		<p><i>31 Overgangsrecht weg</i>                  De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak m.b.t. het oostelijke deel van de toegangsweg geoordeeld dat het gebruik alleen onder het overgangsrecht valt zolang er geen intensivering van het gebruik plaatsvindt. Reclamant stelt dat het gebruik sinds 2004 wel degelijk is geïntensiveerd. Dit blijkt o.m uit de toelichting waarin staat dat er momenteel betonwaren van de productielocatie Waalwijk naar Druten worden gebracht en ook uit de recente bouw van de nieuwe productiehal. Bovendien heeft de Raad van State niet onderkend dat de gronden met de bestemming Steenfabriek werden gebruikt door een betonfabriek en een verpakkingsmaterialenfabriek. Hierdoor is artikel 21.2 van het bestemmingsplan Ruimte voor de rivier van toepassing, waarin staat dat het bepaalde in lid 1 niet van toepassing is op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan daaronder begrepen de overgangsbepaling van het bestemmingsplan. Het is dus een misvatting dat het gebruik van de ontsluitingsweg onder het overgangsrecht zou vallen.</p> <p>Reclamant stelt dat m.b.t. het westelijke deel van de toegangsweg de Raad van State bij zijn uitspraak waarin hij oordeelde dat het gebruik ervan onder de beschermende werking van het</p>	<p>De Afdeling bestuursrechtspraak heeft in haar uitspraak d.d. 8 juni 2011 expliciet uitgesproken dat het gebruik als ontsluitingsweg van de weg binnen het bedrijventerrein wordt beschermd door het overgangsrecht. De Afdeling constateert in dat 'de toegenomen verkeersintensiteit na de peildatum niet meebrengt dat de aard van het gebruik van de ontsluitingsweg is veranderd'. Dat reclamant zich niet kan vinden in het oordeel van de Afdeling doet aan de onherroepelijkheid van de uitspraak niet af.</p>	<p>Geen.</p>

		<p>overgangsrecht valt, verkeerde conclusies heeft getrokken uit de tijdens de zitting overgelegde luchtfoto. Reclamant geeft aan dat de route tot 1995 ongeschikt was voor vrachtverkeer vanwege te smalle wegen.</p>		
		<p><i>3 J Uitbreiding bebouwing in relatie tot peildatum</i></p> <p>Vanwege de ligging in de uiterwaarden is aan de gebouwen een maximale oppervlakte per gebouw toegekend. Deze oppervlaktes zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Ruimte voor de rivier, gebaseerd op de oppervlaktes op de peildatum voor de Beleidslijn grote rivieren (1997). De oppervlaktes zijn aangegeven in de bij de regels behorende 'Overzichten bestaande bebouwings 1997'. Per gebouw is een uitbreiding met 10% toegestaan. Deze uitbreiding is ook in de overzichten aangegeven.</p> <p>Onduidelijk is of de n.a.v. het handhavingsverzoek van reclamant uitgevoerde inventarisatie naar illegale bebouwing hierin is meegenomen als bestaande bebouwing. Reclamant is van mening dat deze gebouwen niet meegeteld mogen worden.</p> <p>Sinds 1997 hebben zich de nodige veranderingen in het bebouwde oppervlak voorgedaan. Reclamant is van mening dat er ook een overzicht van de actuele vergunde bebouwingssituatie opgenomen moet worden, zodat duidelijk is welke bebouwingmogelijkheden al zijn benut.</p>	<p>Zoals reclamant terecht stelt, zijn de maximale bebouwingmogelijkheden zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan een op een overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Ruimte voor de rivier. In dit geldende bestemmingsplan zijn overzichten opgenomen van de bestaande bebouwing op de peildatum (1997). Deze overzichten maken onderdeel uit van de juridische regeling van het bestemmingsplan en de daarin opgenomen bebouwing is daarmee ook als zodanig bestemd.</p> <p>Na de peildatum gerealiseerde bebouwing, waarvoor een bouwvergunning/omgevingsvergunning is verleend, is positief beoordeeld op de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan of op de mogelijkheden om van het bestemmingsplan af te wijken, zoals een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 op de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening.</p> <p>Bestaande bebouwing, waarvoor nog geen vergunning is verleend, zal ook moeten passen binnen de gegeven uitbreidingsmogelijkheid van 10%. Deze bebouwing zal binnen het kader van de daarvoor te in te dienen aanvraag hierop worden getoetst. Het voorliggende bestemmingsplan zal daarvoor het planologisch toetsingskader bieden.</p>	<p>Geen.</p>

			De door reclamant bedoelde actuele vergunde bebouwingssituatie is in het kader van de toetsing van bouwaanvragen van belang. Het betreft echter geen element dat in de planologische regeling van het bestemmingsplan thuis hoort.	
		<p><i>3 K Onderzoek naar milieugevolgen is ondeugdelijk</i></p> <p>Het bestemmingsplan maakt de vestiging van bedrijven in de milieucategorieën 3.1 tot en met 5.2 mogelijk. Om te kunnen nagaan of de toegelaten bestemmingen wel uitvoerbaar zijn, behoort gerekend te worden met een 'worst case-scenario' gebaseerd op de toegelaten bedrijven met de meeste milieugevolgen. Het onderzoek naar de milieugevolgen gaat echter uit van gemiddelden. Op basis daarvan wordt niet duidelijk of de toegelaten bestemmingen wel uitvoerbaar zijn.</p> <p>Reclamant illustreert dit aan de hand van het zoneringsonderzoek en het onderzoek verkeerslawaaï.</p>	<p>Op de eerste plaats wordt hier korthedshalve verwezen naar het gestelde bij de beantwoording van zienswijze 2 D alsmede naar het gestelde in de Inleiding van deze Zienswijzennota (Onderzoeken).</p> <p>Voor wat betreft het gestelde ten aanzien van een 'worst case-scenario' het volgende.</p> <p>Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient bij de diverse onderzoeken die in het kader van een bestemmingsplan worden uitgevoerd, te worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden.</p> <p>De gemeente is van mening dat het aanhouden van 'gemiddelden' als uitgangspunt van de diverse onderzoeken die in het kader van het onderhavige bestemmingsplan zijn uitgevoerd, past binnen de bedoelde representatieve invulling. Met name omdat het bestemmingsplan op grond van het Barro/de Beleidslijn grote rivieren slechts zeer beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor bebouwing kent.</p> <p>Daarnaast is er in de onderzoeken uitgegaan van een grotere uitbreiding (ontwerpbestemmingsplan) dan waarvan nu nog sprake is (vastgesteld bestemmingsplan), waardoor de resultaten van deze onderzoeken de planologische mogelijkheden zoals geboden in het bestemmingsplan, ruimschoots afdekt.</p>	Aanpassing toelichting.

			De zienswijzen met betrekking tot het zoneringsonderzoek en het onderzoek verkeerslawaaai zijn hierna onder 3 L respectievelijk 3 M beantwoord.	
		<p><i>3 L Zoneringsonderzoek</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er is sprake van een toeslag van 1 dB(A). Deze toeslag wordt niet gemotiveerd. De noodzaak van de extra puntbron wordt onvoldoende onderbouwd.</li> <li>- Geen rekening is gehouden met de mogelijkheid dat de gehele bedrijfssituatie van het terrein wordt verruimd. Er wordt gerekend met een gemiddelde richtafstand, gebaseerd op de richtafstanden van de toegelaten milieucategorieën. Dit is onjuist omdat zo een groot aantal bestemmingen bij inachtneming van de geluidzone onuitvoerbaar zijn. Uit het onderzoek zou blijken dat de huidige geluidzone aan de noordzijde blijft voldoen. Het onderzoek gaat echter niet uit van een worst-case scenario, maar is geheel gebaseerd op de bedrijfssituatie bij Excluton.</li> <li>- Er wordt voor het gebruik van de losponton slechts uitgegaan van één loskraan ten behoeve van Excluton tussen 7 en 19 uur. Er is geen rekening gehouden met extra transporten ten behoeve van nieuwe watergebonden bedrijven.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De in het akoestisch onderzoek meegenomen toekomstbronnen voor de bestaande bedrijfsvoering van Excluton betreffen uitsluitend een reservering (extra puntbron en toeslag 1 dB). Hierdoor wordt voorkomen, dat een beperkte wijziging tot strijdigheid met de geluidzone kan leiden.</li> <li>- Hiervoor verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde bij de beantwoording van zienswijze 3 K hiervoor.</li> <li>- Wanneer de losponton voor andere bedrijven dan Excluton wordt gebruikt (de voor de losponton opgenomen bedrijfstijd van 12 uur is niet elke dag nodig voor Excluton) vervallen de hieraan gekoppelde bronnen voor Excluton. Op het moment dat de losponton voor andere bedrijven wordt gebruikt, kan de ponton immers niet gebruikt worden door Excluton. Het toevoegen van extra bronnen zou daarom tot dubbel telling</li> </ul>	<p>Geen.</p> <p>Aanpassing toelichting.</p> <p>Aanpassing regels en verbeelding.</p>

			<p>leiden. Er is verder wel degelijk een relevante geluidemissie voor overige te vestigen bedrijven in de berekening meegenomen. Overigens is ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan de aanduiding 'laad- en losplaats' verkleind en is het aantal beperkt tot één. Zie hiervoor ook het gestelde onder 1 B.</p>	
		<p><i>3 M Onderzoek verkeerslawaai</i> Bij de berekening van het verkeerslawaai als gevolg van het vrachtwagentransport is uitgegaan van de (toekomst)situatie van Excluton, van het Conpaxterrein en die m.b.t. het thans nog braakliggende terrein. Reclamanten achten dit niet bepaald een worst-case scenario en zijn daarnaast van mening dat de vrachtwagenbewegingen toegeschreven aan Excluton te laag zijn ingeschat.</p>	<p>Naar aanleiding van de zienswijze is het aantal transportbewegingen nogmaals geëvalueerd. Dit heeft niet geleid tot aanpassing van het totaal aantal transporten van en naar het industrieterrein. Het totale aantal transportbewegingen voor het industrieterrein is een realistisch uitgangspunt. Hierbij wordt verwezen naar het gestelde bij de beantwoording van zienswijze 3K met betrekking tot een representatieve invulling van maximale planologische maatregelen.</p>	Geen.
		<p><i>3 N Uitgangspunten vervoersbewegingen zijn ondeugdelijk</i> Reclamanten constateren een enorme variatie in de aantallen vrachtwagenbewegingen zoals die zijn gehanteerd in de verschillende onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit, verkeerslawaai en herzonering.</p>	<p>De beoordeling van verkeerslawaai en industrielawaai kennen in de wet- en regelgeving een verschillend beoordelingskader. Wegverkeerslawaai wordt bijvoorbeeld beoordeeld op de jaargemiddelde aantallen voertuigbewegingen (alle passages in een jaar / 365). Hierop is ook de normstelling afgestemd (Lden in dB). Voor industrielawaai moet echter uitgegaan worden van de zogenaamde representatieve bedrijfssituatie. Dit is de bedrijfssituatie die behoort bij een geluidproductie die maximaal 12 keer per jaar overschreden mag worden. De normstelling voor het industrielawaai is gebaseerd op de etmaalwaarde, uitgedrukt in</p>	Geen.

			<p>dB(A). Buiten de vastgestelde zone mag deze waarde niet hoger zijn dan 50 dB(A). Vanwege dit verschillende beoordelingskader zijn de aantallen transportbewegingen in het akoestisch onderzoek voor de zonering veel groter dan bij de berekening van het wegverkeerslawaaai. [NB; de transportbewegingen op het industrieterrein zijn niet gelijk aan de bewegingen over de Noord-Zuidweg. Hier is ook sprake van intern transport.]</p> <p>Overigens is bij de oorspronkelijke berekening van het wegverkeerslawaaai geen rekening gehouden met vrachtverkeer van en naar de kern Boven Leeuwen. In de aangepaste definitieve versie is dit hersteld.</p> <p>Ook zijn voor de berekening van de luchtkwaliteit gebruikte aantallen afgestemd op de aantallen zoals gebruikt voor de berekening van het wegverkeerslawaaai.</p>	
		<p><i>3 O Excluton als opdrachtgever onderzoeken</i>                  Reclamanten achten het opmerkelijk dat Excluton de opdrachtgever is van deze onderzoeken en ook de gegevens en uitgangspunten aanleverde en vraagt zich af wat burgemeester en wethouders hier eigenlijk van vinden.</p>	<p>De onderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke, deskundige bureaus. De gemeente heeft de onderzoeksrapporten beoordeeld en geaccordeerd. Dat Excluton opdrachtgever is geweest van de onderzoeken doet hieraan niet af.</p>	<p>Geen.</p>
		<p><i>3 P Aantal vrachtwagens in onderzoek verkeerslawaaai te laag</i>                  Reclamanten hebben op basis van het jaarverbruik van grond- en hulpstoffen zoals opgenomen in bijlage V bij het herzoningsrapport een eigen berekening gemaakt van het aantal vrachtwagenbewegingen en komen veel hoger uit dan het aantal waarvan in het onderzoek is uitgegaan. Zij stellen dat bovendien geen rekening is gehouden met diverse activiteiten die ook</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijze wordt korthedshalve verwezen naar het antwoord bij zienswijze onder 3 K en 3 M hiervoor.</p> <p>Het gaat hier om qua doelstelling en in steek twee verschillende onderzoeken. Het herzoningsonderzoek, waarin het jaarverbruik van grondstoffen is opgenomen, is gericht op het vaststellen van een gewijzigde</p>	<p>Aanpassing toelichting.</p>

		<p>vrachtwagenbewegingen oproepen, zoals aanvoer van zand en grond per as en van diverse andere materialen en grondstoffen. Zij wijzen er ook op dat in het onderzoek niet de piekperiode in afvoer van betonwaren tussen april en november is meegenomen. Reclamanten achten de uitkomsten van het akoestisch onderzoek ondeugdelijk.</p>	<p>zone industrielawaai. Dit jaargebruik is onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning voor het aspect milieu en is bedoeld om het productieproces in beeld te brengen. In de betreffende berekeningen is rekening gehouden met een toekomstruimte voor het productieproces die de planperiode overstijgt.</p> <p>Het onderzoek verkeerslawaaï (en ook het onderzoek luchtkwaliteit) daarentegen is gebaseerd op werkelijke aantallen/tellingen en daaraan gerelateerde extrapolaties naar de toekomst. In dit onderzoek is rekening gehouden met alle vrachtwagenbewegingen die vanuit het bedrijventerrein nu en in de planologische toekomst worden gegenereerd. Op de eerste plaats door de extrapolatie, waarmee de autonome groei (= 1,5%) in beeld wordt gebracht. Dit is inclusief de verkeersbewegingen van Excluton, maar uitgezonderd het zware vrachtverkeer, en van de verkeersbewegingen die geen relatie hebben met Excluton.</p> <p>Voor wat betreft het zware vrachtverkeer van en naar Excluton is niet uitgegaan van de extrapolatie, maar van een grotere toename van het aantal verkeersbewegingen vanwege de (in het ontwerpbestemmingsplan nog vastgelegde) uitbreiding van het bedrijventerrein. Op deze wijze is invulling gegeven aan het uitgangspunt van een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan.</p> <p>Ten overvloede vermelden wij hier nogmaals, dat de uitbreiding zoals oorspronkelijk opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan gehalveerd is, waardoor de resultaten van de onderzoeken de mogelijkheden van het</p>	
--	--	--	---	--



			bestemmingsplan ruimschoots afdekken.  Wat betreft de door appellant bedoeld piekperioden merken wij op, dat in het onderzoek op basis van wet- en regelgeving wordt uitgegaan van jaargemiddelden.	
		<p><i>3 Q Verdelingspercentage voertuigcategorieën is onjuist berekend</i></p> <p>Reclamanten stellen dat het verdelingspercentage over de voertuigcategorieën in het onderzoek luchtkwaliteit en in de verkeerskundige beoordeling onjuist is berekend. Er ontstaat een verkeerd beeld, omdat in de categorie Lichte voertuigen ook de rubriek Overig (motorfietsen, brommers en scooters) is meegerekend. De getallen geven daardoor een verkeerd beeld en reclamanten stellen dat wanneer de categorie 'Overig' apart wordt aangegeven, het aandeel vrachtwagens procentueel weleens het hoogst zou kunnen zijn.</p>	Voor de berekening is uitgegaan van de absolute aantallen zoals opgenomen in de verschillende in de rapporten/notities opgenomen tabellen. Reclamanten kunnen dan ook niet gevolgd worden in hun stelling dat een en ander onjuist is berekend.	Geen.
		<p><i>3 R Tekening geluidzone</i></p> <p>Het noordelijke deel van de zonegrens is niet opgenomen op de plankaart. Dit is wel gewenst om het beeld compleet te maken. Reclamanten wensen met het oog op de helderheid in het rapport Herzoning één kaart met daarop de huidige geluidzone, de minimaal benodigde geluidruimte, de voorgestelde geluidzone en de vergunde geluidzone. De geluidzone op de plankaart is te ruim ingetekend t.o.v. de in het rapport Herzoning aangegeven zone.</p>	Het noordelijke deel van de geluidzone is niet gelegen binnen het grondgebied van de gemeente Druten, maar van de aangrenzende gemeente Neder-Betuwe. Een bestemmingsplan van de gemeente Druten, dus ook de verbeelding daarvan, kan zich niet uitstrekken over het grondgebied van een andere gemeente. De geluidzone zoals die op de verbeelding is aangegeven, is gebaseerd op de zone zoals die in het rapport Herzoning is opgenomen. In het aangepaste rapport is voor de duidelijkheid een situatietekening opgenomen waarin zowel de bestaande als de nieuwe zonegrens alsmede de berekende 50 dB(A)-contour zijn aangegeven.	Geen.

		<p><i>3 S Geluidsemmissie verouderingshal</i>  In het rapport Herzoning is er m.b.t. de verouderingshal een reductie van de geluidsemmissie toegepast i.v.m. moderniseringsproces. Een nadere motivering voor deze aangehouden reductie (circa 8 dB(A)) ontbreekt.  Reclamanten constateren dat de m.b.t. bronnen van de verouderingshal in het rapport de bedrijfsduur in alle perioden van het etmaal op '0' staat.  In het rapport akoestisch onderzoek voor de vergunningaanvraag uit 2011 wordt aangegeven dat vervanging van de hoogtoerige gevelventilatoren noodzakelijk is. In het model wordt gerekend met een reductie van 20 dB(A). Niet duidelijk is of deze reductie inmiddels gerealiseerd en hoe deze is bepaald.</p>	<p>De aangehouden reductie van 8 dB(A) is gebaseerd op het gemeten verschil in geluidniveau binnen de oude verouderingshal en de moderne nabewerkingshal die de oude verouderingshal heeft vervangen.  Een bedrijfsduurcorrectie C<sub>b</sub> van 0 dB betekent dat gerekend is met het continu in bedrijf zijn van de betreffende bron.  Voor het vaststellen van de zone is het niet van belang of een maatregel reeds is getroffen. Bij het bepalen van de gewijzigde zone is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. De zone biedt dan ook meer ruimte dan op dit moment nodig is. De in de conceptaanvraag omgevingsvergunning voor het aspect milieu opgenomen reductie van 20 dB(A) in verband met de geluidsproductie van gevelventilatoren is niet relevant voor het vaststellen van de gewijzigde zone. Bij de beoordeling van de definitieve aanvraag van de omgevingsvergunning vormt de gewijzigde zone een van de toetsingscriteria.</p>	Geen.
		<p><i>3 T Overige opmerkingen</i>  - In het rapport Herzoning is de relatie tussen de nummering van de punten berekende geluidbelastingen in de tabellen en de computeruitvoer en de kaarten niet helder.</p>	<p>Mogelijk geeft de toevoeging van een letter achter het puntnummer in de tabellen enige verwarring. Aan rekenpunten kunnen meerdere hoogtes worden gekoppeld die aangeduid worden met een letter.</p>	Geen.
		<p>- Er is geen verklaring gegeven voor het feit dat de bijdrage van 'scheepsaanvoer' in de avondperiode niets is en in de nachtperiode '- 61.8 dB(A)'.</p>	<p>Het niet in bedrijf zijn van de scheepsaanvoer in de nachtperiode is middels een reductie in het model verwerkt. Een berekende 'bijdrage' van -61.8 dB(A) betekent dat dit meer dan duizend maal onder de gehoordrempel ligt en is dus hetzelfde als geen bijdrage.</p>	Geen.

		<p>- Het is zeer verwarrend dat in het model verschillende manieren van inbrengen van bedrijfsduurcorrecties worden toegepast.</p>	<p>In het bij het rapport herzoneringsonderzoek gevoegde 'Akoestisch onderzoek' ten behoeve van de omgevingsvergunning voor het aspect milieu d.d. 31 mei 2011 worden in de Verklarende woordenlijst de verschillende termen voor bedrijfsduurcorrectie verklaard.</p> <p>Voor de duidelijkheid is deze verklarende woordenlijst uit de tekst van het akoestisch onderzoek thans ook toegevoegd aan het herzoneringrapport.</p>	<p>Geen.</p>
--	--	--	---	--------------

<p>4</p>	<p>Stichting Milieuwerkgroep Midden-Betuwe / tevens namens de Gelderse Natuur en Milieufederatie te [woonplaats]</p> <p>d.d. 15 augustus 2012</p>	<p><i>4 A Natuur: plan-m.e.r.</i> Een plan-m.e.r. ontbreekt. Een dergelijke onderzoek is van belang o.a. in verband met het element stikstof. Met een toets aan de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000/Uiterwaarden Waal moet inzicht worden gegeven wat de uitstoot is van het bedrijventerrein en de mogelijke effecten op gevoelige habitats en soorten. Ook cumulatief in samenhang met andere bronnen van stikstofuitstoot (verkeer en landbouw).</p>	<p>Zoals is opgenomen in de Voortoets die bij het bestemmingsplan is gevoegd, grenst de uitbreiding van het bedrijventerrein aan bestaande wegen en bedrijventerrein. Hierdoor zal de uitstraling van verstoringseffecten zeer beperkt zijn. Ten opzichte van de huidige situatie heeft dit geen significant verlies van kwaliteit tot gevolg.</p> <p>Met betrekking tot de stikstofuitstoot merken wij op, dat uit de Voortoets blijkt dat habitattypen waarop stikstofuitstoot van negatieve invloed kan zijn, zich niet in dan wel op korte afstand van het plangebied bevinden. Om stikstofuitstoot op verder weg gelegen habitats te voorkomen, is de Staat van bedrijfsactiviteiten naar aanleiding van de zienswijzen aangepast. Als gevolg van deze aanpassing zijn bedrijfstypen die een stikstofdepositie op grotere afstand kunnen veroorzaken, van vestiging op het bedrijventerrein uitgesloten.</p>	<p>Geen.</p>
		<p><i>4 B Natuur: soortenonderzoek</i> De kwelwaterplas verandert van uiterwaard in een industriebestemming. Er is sprake van dat de plas wordt gedempt. In het onderzoek naar de voorkomende natuurwaarden is deze plas niet geïnventariseerd. Het soortenonderzoek is dus onvolledig</p>	<p>Dit onderzoek heeft afgelopen jaar plaatsgevonden en is in september 2012 gepubliceerd. De resultaten zijn verwerkt in de Voortoets die als bijlage bij het bestemmingsplan is toegevoegd. Overigens is de herbestemming van deze plas zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, naar aanleiding van zienswijzen met betrekking tot het Barro herzien. Deze plas heeft thans de bestemming 'Agrarisch' gekregen.</p>	<p>Geen.</p>

		<p><i>4 C Milieu: onderzoek milieugevolgen</i>  Het bestemmingsplan laat bedrijven toe in de milieucategorieën 3.1 t/m 5.2. Dat betekent dat het onderzoek naar de gevolgen voor het milieu moet uitgaan van de zwaarste categorie en de worst case. Dat is niet gebeurd. Het onderzoek naar de milieugevolgen is ontoereikend.</p>	<p>Het is niet juist dat bij milieuonderzoeken altijd gerekend dient te worden met een worst case-scenario. Bij de beoordeling van de ruimtelijke gevolgen van een bestemmingsplan dient in beginsel te worden uitgegaan van de zogenoemde representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Een en ander wordt bevestigd door jurisprudentie van de Raad van State.  Verwezen wordt hier ook naar het gestelde onder 3 K en in de Inleiding van deze Zienswijzennota (Onderzoeken).</p>	Aanpassing toelichting.
		<p><i>4 D Milieu: zoneringsonderzoek</i>  Bij het zoneringsonderzoek voor uitbreiding van de zone is uitgegaan van een gemiddelde van de categorieën 3.1 en 5.2. De zone is hierdoor ontoereikend voor de toegelaten bedrijven in de hogere milieucategorieën. Het bestemmingsplan is op dit punt niet uitvoerbaar.  Reclamant betwijfelt of de zone aan de noordzijde blijft voldoen. Het onderzoek gaat namelijk geheel uit van de situatie van Excluton, terwijl het zou moeten uitgaan van een worst case-situatie, waarbij het gehele terrein is benut voor watergebonden bedrijvigheid in categorie 5.2.  Het onderzoek schiet op dit punt tekort.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve naar het gestelde onder 3 K en onder 4 C.</p>	Aanpassing toelichting.
		<p><i>4 E Milieu: Onderzoeken luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï</i>  De onderzoeken naar de luchtkwaliteit en het wegverkeerslawaaï gaan niet uit van de worst case-situatie. De conclusie dat er geen knelpunten respectievelijk belemmeringen zijn lijken reclamant daarom voorbarig.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve naar het gestelde onder 3 K en onder 4 C.</p>	Aanpassing toelichting.

		<p><i>4 F Milieu: vrachtwagenbewegingen</i> In de onderzoeken naar luchtkwaliteit, wegverkeerslawai en zonering wordt uitgegaan van verschillende aantallen vrachtwagenbewegingen. Ook zijn de verkeerstellingen gedateerd. Het aantal vrachtwagens zou gebaseerd moeten zijn op de worst case-situatie. Het onderzoek is daarom ondeugdelijk.</p>	<p>In de aangepaste onderzoeken, zie in het begin van deze zienswijzennota, zijn de aantallen in beide bedoelde onderzoeken op elkaar afgestemd. Voor het overige verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 3 K en 4 C.</p>	Geen.
		<p><i>4 G Milieu: besluit hogere waarde</i> In de toelichting wordt aangegeven dat de geluidbelasting van de woningen langs de Noord Zuid hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar ruim onder de ingevolge de Wet geluidhinder maximaal vast te stellen hogere waarde van 58 dB voor buitenstedelijke situaties. Het wegverkeerslawai op de Noord Zuid vormt derhalve geen belemmering voor de aanpassing van het bestemmingsplan. Reclamant stelt dat voor deze conclusie wel een besluit hogere grenswaarde genomen moet worden. Dat is niet gebeurd.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 2 E.</p>	Geen.
		<p><i>4 H Milieu: berekening geluidbelasting</i> Naar de mening van reclamant is sprake van een reconstructie van een weg en hij twijfelt eraan of wel met de juiste afdeling van de Wet geluidhinder is gerekend.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 2 E.</p>	Geen.
		<p><i>4 I Ruimte voor de rivier</i> Het bestemmingsplan is in strijd met de regelgeving rond Ruimte voor de rivier. het bestemmingsplan maakt niet-riviergebonden activiteiten mogelijk. Deze passen niet in artikel 2.4.4 Barro. Ook waar sprake is van functieverandering binnen de bestaande bebouwing, biedt het plan te ruime mogelijkheden, omdat sloop van de bestaande gebouwen en nieuwbouw elders op</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 3 A.</p>	Aanpassing toelichting.

		<p>het terrein mogelijk is. Verder leveren de toegelaten activiteiten per saldo niet meer ruimte voor de rivier op, waardoor ze ook niet vallen onder artikel 2.4.5 Barro. Het bestemmingsplan is strijdig met het Barro en derhalve in strijd met een goede ruimtelijk ordening.</p>		
--	--	---	--	--

5	<p>DAS Postbus 23000 1100 DM Amsterdam</p> <p>namens [reclamant 5] te [woonplaats],</p> <p>d.d. 14 augustus 2012</p>	<p><i>5 A Algemeen</i> Reclamant wijst op het alternatief om de oorspronkelijk oostelijke ontsluiting van het bedrijfsterein in ere te herstellen en slechts bij hoogwater (enkele weken per jaar) uit te wijken naar de Noord Zuidweg.</p>	<p>Rondom de oorspronkelijke oostelijke ontsluitingsweg hebben zich sinds deze weg niet meer in gebruik is diverse natuurwaarden ontwikkeld. Het zachthoutoobos (Natura 2000-doelstelling) dat rondom deze weg is ontstaan, vormt een belangrijke broedlocatie voor verschillende broedvogelsoorten, waaronder de aalscholver. Gezien deze natuurwaarden is het niet wenselijk deze weg als ontsluiting van het bedrijventerrein te herstellen. Het opnieuw in gebruik nemen van deze weg zal tevens extra verstoring en een extra barrière in het gebied tot gevolg hebben.</p> <p>Voor het overige verwijzen wij voor de beantwoording van deze zienswijzen korthedshalve naar het gestelde onder 2V.</p>	Aanpassing toelichting.
		<p><i>5 B Reikwijdte bestemmingsplan</i> Het ontwerpbestemmingsplan dient te worden afgezet tegen het geldende beperkte planologische regime en de afweging of sprake is van een goede ruimtelijke ordening dient in dit kader plaats te vinden. De feitelijke activiteiten dienen hierbij buiten beschouwing te worden gelaten.</p>	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan en bijhorende onderzoeksrapporten is neergelegd en onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Het betreft hier een reeds lang bestaand bedrijventerrein waar oorspronkelijk steen- en dakpannenfabricage plaatsvond. In de loop der jaren heeft het terrein zich ontwikkeld tot het huidige bedrijventerrein met daarop de bestaande betonfabriek en het verpakkingsbedrijf. Deze bedrijven zijn ook als zodanig in het geldende bestemmingsplan bestemd.</p> <p>Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan bij de beleidskeuze van gemeente Druten, regio Rivierenland en provincie Gelderland om het terrein in te zetten voor watergebonden bedrijven. De feitelijke situatie ter plaatse van de uitbreiding (waaronder de opslag van</p>	Geen.



			betonwaren en de stalling van vrachtauto's) past binnen deze beleidskeuze.	
		<p><i>5 C Ontsluiting via Noord Zuidweg</i>                  Het verkeer via de (enige) ontsluiting van het plangebied via de Noord Zuidweg brengt in de huidige omvang (aantal verkeersbewegingen per etmaal), vorm (zwaarbeladen vrachtverkeer) en tijdstip (24 uur per dag) geluidhinder, trillinghinder en een verkeersonveilige situatie met zich mee.                  Reclamant bestrijdt dat het berekende te verwachten aantal verkeersbewegingen, gebaseerd op verkeerstellingen uit 2007 en 2010, juist is. Hij voort daartoe aan dat in het akoestisch rapport 'Verkeerslawaaï Noord-Zuidweg' d.d. 30 maart 2012 wordt aangegeven dat geen recente tellingen beschikbaar zijn en dat zodoende een nauwkeurige berekening niet kan worden gemaakt.                  Van de tellingen uit 2010 is geen gebruik gemaakt en de berekeningen zijn dus opgehangen aan de tellingen uit 2007. Reclamant acht het niet acceptabel dat de tellingen uit 2007 de basis vormen voor de inschatting van het aantal verkeersbewegingen in 2021. Dit niet alleen gezien de lange periode in tijd (14 jaar), maar ook gelet op niet te overziene ontwikkelingen (economie, productiecapaciteit en vraag naar bepaalde producten).                  Daarnaast is geen rekening gehouden met de nu al bekende uitbreiding van activiteiten ter plaatse zoals de overheveling van de productie uit Waalwijk en op termijn ook uit Appeltern. Deze overheveling moet nu al betrokken worden bij het opstellen van het bestemmingsplan. Het groeipercentage van 1,5% per jaar waarmee is gerekend, is niet realistisch.</p>	<p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve naar het gestelde onder 2 C, 2 E en 2 S.</p> <p>Daarnaast zullen er door de verplaatsing van productielijnen van bedrijven op andere locaties per saldo minder verkeersbewegingen nodig zijn, omdat de gereede producten niet eerst naar Druten behoeven te worden vervoerd.</p> <p>Ook is het zo dat de verkleining van de oppervlakte van de oorspronkelijke uitbreiding (ontwerpbestemmingsplan) van 7 tot 3,5 ha minder verkeersbewegingen tot gevolg zal hebben.</p> <p>Het genoemde groeipercentage van 1,5% betreft de aangenomen autonome groei. Daarbovenop zijn nog extra verkeersbewegingen gezet.</p> <p>Al met al dekken de in de onderzoeken aangehouden verkeersbewegingen de door het bestemmingsplan geboden vestigingsmogelijkheden ruimschoots af.</p>	<p>Geen.</p>

		<p><i>5 D Geluidhinder</i>                  In het akoestisch rapport wordt geconstateerd dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de woning van reclamant wordt overschreden. Hoewel in het rapport wordt erkend dat daarmee onder de ingevolge de Wet geluidhinder maximaal vast te stellen hogere waarde van 58 dB voor buitenstedelijke situaties gebleven wordt, is geen onderzoek verricht naar de binnenwaarde (maximaal 33 dB). Reclamant is van oordeel dat hieraan niet wordt voldaan en dat aanvullende maatregelen moeten worden genomen.                  Reclamant constateert overigens dat geen hogere waarde is vastgesteld.</p>	<p>In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het aspect verkeerslawaai beoordeeld. Er is in deze situatie geen wettelijk kader voor een nader onderzoek naar de binnenwaarde.                  Het aantonen van de binnenwaarde is een vereiste vanuit het Bouwbesluit en is aan de orde in geval van (nieuw)bouw of uitbreiding van woningen. Het betreft geen planologisch aspect.                   Wij verwijzen hier korthedshalve ook naar de beantwoording van zienswijze 2 E.</p>	<p>Geen.</p>
		<p><i>5 E Geschiktheid Noord Zuidweg als toegangsweg</i>                  Trillinghinder alsmede trillingschade roept bij reclamant de vraag op of de Noord Zuidweg wel geschikt is als toegangsweg tot het plangebied. Hij stelt dat de toegangsweg zwaarder belast zal worden dan een gemiddelde erftoegangsweg type I buiten de bebouwde kom zoals genormeerd door de CROW. De normen betreffen gemiddelden. Bij toepassing ervan dient naar de feiten en omstandigheden te worden gekeken.                  In dit kader wijkt de verdeling naar voertuigcategorie in betekenende mate af van het gemiddelde. Een erftoegangsweg wordt niet belast met (elkaar passerend) zwaar vrachtverkeer en zeker niet in de frequentie als hier het geval is. De wegverharding en de daaronder gelegen fundering is niet geschikt om dergelijke verkeersstromen aan te kunnen.</p>	<p>Het trillingenonderzoek heeft uitgewezen dat er met betrekking tot het aspect trillingen geen knelpunten zijn. Wij verwijzen hiervoor korthedshalve naar het gestelde onder 3 G.                   Voor de geschiktheid van de weg, waaronder de wegverharding en fundering, verwijzen wij korthedshalve naar de beantwoording van de zienswijze 2 V.                   In de publicatie van het CROW Handboek wegontwerp wordt aangegeven dat het bij erftoegangswegen kan gaan om verkeersintensiteiten van enkele honderden tot 5.000 à 6.000 voertuigen per dag. De aantallen op de Noord Zuidweg blijven ver onder deze intensiteiten. De Noord Zuid is met zijn 6 meter verhardingsbreedte volgens het Handboek wegontwerp ruim toereikend.</p>	<p>Geen.</p>

		<p><i>5 F Realisering ontsluiting plangebied</i>  Reclamant vraagt zich af in hoeverre de ontsluiting van het plangebied gerealiseerd kan worden gezien het standpunt van de gemeente West en Maas en Waal.  West Maas en Waal kan een zodanig verkeersbesluit nemen dan wel de weg zodanig anders inrichten dat de weg niet meer gebruikt kan worden dan wel feitelijk ongeschikt wordt als ontsluitingweg voor het plangebied.</p>	Voor van deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 2 X.	Geen.
		<p><i>5 G Verkeersveiligheid</i>  Bij het positief bestemmen van de Noord Zuidweg als toegangsweg tot het plangebied zal, gelet op het feitelijk (niet het berekende!) aantal verkeersbewegingen en voertuigcategorieën, een onveilige situatie ontstaan.  De Noord Zuidweg is bedoeld voor lokale doeleinden, tevens route van de schoolgaande jeugd en een toeristische fiets-, wandel- en skeelerroute. Frequent zwaar vrachtverkeer heeft er niets te zoeken. Het bestemmingsplan creëert een situatie waarin de weg een andere functie gaat vervullen, waarvoor de weg niet is bedoeld noch bestemd of op ingericht.</p>	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder 2 S, 2 V en 2 X.	Aanpassing toelichting.

6	<p>[Reclamant 6] te [woonplaats]</p> <p>d.d. 8 augustus 2012</p>	<p><i>6 A Misbruik van bevoegdheid</i></p> <p>In het bestemmingsplan wordt nergens onderbouwd dat de voorgestelde doelen ook maar enigszins te maken hebben met het realiseren van de meest gunstige planologische situatie van het gebied voor de hele gemeenschap, zoals in de Memorie van toelichting op de Wet ruimtelijke ordening wordt aangegeven. Het bestemmingsplan roept het vermoeden op slechts bedoeld te zijn om het bedrijf Excluton te bevoordelen en daarmee om louter economische redenen te zijn gewijzigd. Reclamant is van mening dat daarmee duidelijk gehandeld is om een andere doel te verwezenlijken dan waarvoor de bevoegdheid tot het vaststellen van het bestemmingsplan is gegeven.</p>	<p>Het betreft hier een bestaand bedrijventerrein met bestaande bedrijven, die nu reeds als zodanig in het geldende bestemmingsplan zijn bestemd. De ligging van het bedrijventerrein in de uiterwaarden maakt dat er sprake is van een bijzondere situatie, waarmee in voorliggend bestemmingsplan en bij de voorbereiding daarvan rekening is houden. Dit blijkt onder meer uit de diverse onderzoeken, die in het kader van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Uit deze onderzoeken kan de conclusie worden getrokken dat de in het bestemmingsplan voorgestane planologische ontwikkeling in planologisch opzicht ruimtelijk aanvaardbaar is.</p> <p>Daarnaast is het onderhavige bedrijventerrein in zowel het gemeentelijke, het regionale als het provinciale beleid gekenmerkt als een bedrijvenlocatie met vestigingsmogelijkheden en uitbreidingspotentie voor watergebonden bedrijvigheid. Uiteraard spelen bij deze keuze economische motieven mee, maar deze zijn breder dan die van de gevestigde bedrijven en bestrijken provinciale, regionale en gemeentelijke belangen.</p> <p>Het nu in procedure gebrachte bestemmingsplan is in overeenstemming met bedoeld beleid.</p> <p>Vaststelling van voorliggend bestemmingsplan door de gemeenteraad is dan ook planologisch verantwoord en is in overeenstemming met de doelstellingen van de Wet ruimtelijke ordening.</p>	Geen.
		<p><i>6 B Belangenafweging</i></p> <p>De gemeenteraad dient bij de vaststelling van een bestemmingsplan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te verzamelen en vervolgens het geheel af te</p>	<p>In het kader van het bestemmingsplan zijn onderzoeken naar de diverse relevante aspecten uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken hebben ertoe geleid ervoor te</p>	

		<p>wegen. De gemeente Druten heeft niet één keer geprobeerd contact met reclamant op te nemen om feiten te verzamelen en zijn belangen te horen.</p> <p>Reclamant vermeldt de volgende, niet gehoord zijnde, belangen</p>	<p>kiezen de herziening van het bestemmingsplan in procedure te brengen.</p> <p>Het is niet zo, dat in het kader van het verzamelen van feiten belanghebbenden persoonlijk (behoeven te )worden benaderd.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Door het toenemen van het aantal vrachtwagenbewegingen zal het landelijk woongenot verdwijnen en nog ernstiger worden verstoord dan nu al het geval is door de vrachtverkeer. Overlast bestaat uit veel geluidshinder en veel trillingen. De uitgangspunten van het geluidsonderzoek zijn zeer discutabel, nu Excluton zelf de gegevens heeft verstrekt voor de toekomstige ontwikkelingen van het vrachtverkeer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De geprognosticeerde aantallen zijn mede in het licht van de eerder uitgevoerde tellingen naar het oordeel van de gemeente realistisch. De uitkomsten van de onderzoeken zijn niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Niet betwist wordt, dat individuele personen desalniettemin hinder kunnen ervaren.</li> </ul>	Geen.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ramen kunnen niet of nauwelijks worden opengezet vanwege de gezondheid (fijnstof), maar ook om de schadelijke en stinkende dieseldampen buiten de deur te houden. Voor Excluton zal een locatie moeten worden gekozen, waarbij gezinnen geen gezondheidsschade zullen ondervinden. Deze locatie kan ook buiten Druten liggen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uit de onderzoeken blijkt geenszins dat hier sprake is van een onaanvaardbare situatie. Verplaatsing van het industrieterrein is derhalve niet aan de orde.</li> </ul>	Geen.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- De woning van reclamant wordt door de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan minder waard. Door de ligging aan de Noord Zuid is onverkoopbaar. Voor de uitbreidingen van Excluton is de ligging nooit als een probleem gezien. Bij een goede belangenafweging zou daarom ook een onzuiver schadebesluit genomen moeten worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor vermeende financiële schade ten gevolge van een bestemmingsplan (planschade) kent de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure zoals vermeld in Afdeling 6.1 van die wet. Indien reclamant van mening is dat er sprake is van een onacceptabele invloed op de waarde van zijn woning, kan een verzoek om vergoeding van planschade worden ingediend, zodra het bestemmingsplan in werking is getreden.</li> </ul>	Geen.

		- De gehanteerde uitgangspunten in de diverse onderzoeken zijn onvoldoende onderbouwd.	- Wij zijn van mening, dat de uitgangspunten van de diverse onderzoeken duidelijk zijn vastgelegd. Waar nodig is een en ander naar aanleiding van de ingediende zienswijzen nog verder verduidelijkt, zoals reeds aangegeven in het begin van deze zienswijzennota.	Geen.
		<i>6 C Goede ruimtelijke ordening</i> Er is geen rekening gehouden met een goede ruimtelijke ordening. Er wordt nergens in het plan aangegeven waarom ervoor wordt gekozen in de uiterwaarden de bestemming te wijzigen. Er zijn geen andere locaties onderzocht. Daarmee kan onmogelijk worden vastgesteld of de bestemmingswijziging tot een optimale inrichting van de ruimte leidt. Reclamant is van mening dat er meerdere locaties zijn aan te wijzen waar Excluton haar activiteiten kan verrichten, waarbij een goede ruimtelijke ontwikkeling beter gewaarborgd wordt. De uiterwaarden moeten een natuurgebied zijn.	Het gaat hier om een herziening van het bestemmingsplan voor een bestaand bedrijventerrein met al lang bestaande bedrijven. De bestaande bedrijven zijn in het geldende bestemmingsplan ook als zodanig bestemd. Verplaatsing van de bestaande bedrijven is hier niet aan de orde en daardoor evenmin alternatieve locaties.  Uit de diverse in het kader van deze herziening van het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de in deze herziening mogelijk gemaakte ontwikkelingen uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse aanvaardbaar zijn.	Geen.
		<i>6 D Planologisch niet uitvoerbaar</i> Uit het vooroverleg met de gemeente West Maas en Waal blijkt dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar is, doordat de gekozen ontsluitingsweg langs de Noord Zuidweg daarvoor niet beschikbaar zal worden gesteld.	Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve naar het gestelde onder 2 X.	Geen.

7	[Reclamant 7] te [woonplaats]  d.d. 13 augustus 2012	<p><i>7 A Onrechtmatige legalisatie van illegale situatie</i></p> <p>Verwezenlijking van het bestemmingsplan leidt tot impliciete legalisering van een reeds bij rechterlijke uitspraak tot 'illegaal' verklaarde situatie, met als inzet de bewoners van een andere gemeente.</p> <p>De eerdere rechterlijke uitspraak waarbij een dwangsom werd opgelegd tegen het voortduren van het zonder afgegeven/aangevraagde vergunning bestaan van bouwwerken/loodsen van Excluton wordt hiermee volledig genegeerd dan wel handig omzeild.</p>	<p>De door reclamant bedoelde legalisering is het gevolg van de door bezwaar- en beroepschriften in gang gezette handhavingstraject. Hierbij wordt op grond van vaste jurisprudentie door de gemeente onderzoek gedaan naar de legaliseringsmogelijkheden. In het kader daarvan dient afgewogen te worden of de illegale situatie kan worden gelegaliseerd of dat de situatie via daadwerkelijke handhaving wordt beëindigd. Legalisering is mogelijk door middel van de herziening van het bestemmingsplan.</p> <p>De ten behoeve van de herziening van het bestemmingsplan verrichte onderzoeken hebben uitgewezen dat er geen bezwaren bestaan om tot legalisering over te gaan, zodat daarvoor is gekozen.</p>	Geen.
		<p><i>7 B Afname verkeersveiligheid</i></p> <p>Verwezenlijking van het bestemmingsplan met de Noord Zuidweg als gekozen aan- en afvoer leidt tot een dramatische verslechtering van de verkeersveiligheid. Deze landweg is thans een veelgebruikte weg voor scholieren en toeristen. De maximumsnelheid wordt nu al regelmatig overschreden door met name vrachtverkeer. Dat verkeer zal op zijn minst verdrievoudigen (verplaatsing activiteiten Excluton van Waalwijk en Appeltern naar Druten en overige uitbreiding industrie). De Noord Zuidweg is niet ingericht noch berekend voor een dergelijke industriële verkeersstroom en er zijn geen maatregelen getroffen die een veilig gebruik of oversteek garanderen.</p> <p>De route over de Waalbandijk kruist de Noord Zuidweg en is daarmee verre van veilig. In het</p>	<p>Zowel uit het oogpunt van verkeersveiligheid als constructief gezien is de Noord Zuid geschikt voor de afwikkeling van de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling. Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve tevens naar het gestelde onder 2 S, 2 V en 2 X.</p> <p>Overschrijding van de maximumsnelheid betreft geen bestemmingsplanaspect, maar wordt beheerst door handhaving van de verkeerswet- en regelgeving.</p> <p>De kruising van de Noord Zuid(weg) met de Waalbandijk is juist uit oogpunt van verkeersveiligheid uitgevoerd als een voorrangskruising, waarbij het verkeer dat gebruik maakt van de Waalbandijk voorrang</p>	Geen.

		<p>recente verleden hebben ter plaatse reeds 2 dodelijke ongevallen plaatsgevonden.</p>	<p>moet verlenen aan het verkeer op de Noord Zuid(weg).</p> <p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve ook naar het gestelde onder 2 T.</p>	
		<p><i>7 C Geluidsoverlast</i>                  Verwezenlijking van het bestemmingsplan zal leiden tot een drastische toename van de reeds bestaande geluidsoverlast vanwege de Noord Zuidweg. In het bestemmingsplan zijn geen geluids- en snelheidsbeperkende maatregelen opgenomen.                  De metingen zijn gedateerd en het is onduidelijk in welke mate het vrachtverkeer zal toenemen. Het is enkel duidelijk dat er een toename zal zijn.</p>	<p>Ten opzichte van de tellingen van 2007 wordt voor de toekomst inderdaad een toename van het vrachtverkeer voorzien. De te verwachten aantallen zijn in de onderzoeken aangegeven en zijn dus duidelijk. Daarnaast is in de onderzoeksnotitie 'Verkeerslawaaï Noord-Zuidweg' aangegeven waarom gebruik is gemaakt van de tellingen uit 2007, namelijk vanwege de afwijkende conjunctuur in 2010. Ook in 2011 en op dit moment is sprake van een afwijkende conjunctuur. Het nemen van snelheidsbeperkende verkeersmaatregelen is niet mogelijk door middel van het vaststellen van een bestemmingsplan.</p> <p>Voor beantwoording van deze zienswijzen verwijzen wij kortheidshalve ook naar het gestelde onder 2 E.</p>	<p>Geen.</p>



8	Kamer van Koophandel Midden-Nederland Postbus 48 3500 AA Utrecht  d.d. 15 augustus 2012	De Kamer van Koophandel ondersteunt het ontwerpbestemmingsplan en verzoekt om het vizier te blijven richten op de economische kansen (werkgelegenheid, private investeringen) die het gebied Drutensche Waarden biedt.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	Geen