

VOORONTWERP BESTEMMINGSPAN “Zuidelijke ontsluitingsroute Maasdriel” (BP1275)

SAMENVATTING EN BEANTWOORDING INGEDIENDE INSPRAAK- EN OVERLEGREACTIES

VERSIE 4 december 2023

1 Inleiding

In dit document wordt verslag gedaan van het vooroverleg en de inspraak over het voorontwerp van het bestemmingsplan Zuidelijke ontsluitingsroute Maasdriel.

In de periode van 24 augustus tot en met 4 oktober 2023 zijn burgers en instanties in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie kenbaar te maken. De ontvangen reacties zijn beoordeeld en mits passend in het staande ruimtelijk beleid van de gemeente meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan voor de Zuidelijke ontsluitingsroute (ZOR).

Daarnaast heeft de gemeente in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het Bro verschillende vooroverlegpartners in de gelegenheid gesteld om te reageren op het voorontwerp.

1.1 Procedure

1.1.1 Voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd

Van 24 augustus tot en met 4 oktober 2023 heeft het voorontwerp van het bestemmingsplan Zuidelijke ontsluitingsroute Maasdriel (BP1275) met de daarbij behorende stukken voor iedereen ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Maasdriel. Het voorontwerp van het bestemmingsplan is ook te vinden op de website van de gemeente Maasdriel en op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Publicatie van deze ter inzagelegging heeft plaatsgevonden in de Staatscourant en het huis-aan-huisblad Het Carillon.

Op maandag 11 september 2023 is een inloopbijeenkomst georganiseerd in Kerkdriel waarvoor belangstellenden zijn uitgenodigd.

1.1.2 Leeswijzer

In dit verslag worden achtereenvolgens de overlegreacties en vervolgens inspraakreacties samengevat, waarna het standpunt van burgemeester en wethouders is weergegeven. De samenvattingen van de reacties hebben overigens slechts tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Bij de beoordeling van de reacties zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend, betrokken. Tenslotte is een overzicht van de ambtshalve wijzigingen opgenomen.

Overlegreacties

In het kader van vooroverleg zijn vier reacties binnengekomen. Deze worden in onderstaande tabel samengevat en van een reactie voorzien.

Nr.	Overlegpartner	Samenvatting	Beoordeling	Aanpassing/wijziging
1	Liander	Door Liander is aangegeven dat er geen planologische opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan zijn.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2	Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat er geen bedenkingen tegen het VO.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
3.1	Provincie Gelderland	In de toelichting is geen aandacht besteed aan het thema Klimaatadaptatie, wel is er een waterparagraaf opgenomen in de toelichting voor het hele tracé. Wij adviseren u om een paragraaf Klimaatadaptatie op te nemen in de toelichting, en hierbij de relatie te leggen met onze Omgevingsverordening.	De reactie ten aanzien van het punt over klimaatadaptatie wordt aangenomen.	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
3.2	Provincie Gelderland	Wij concluderen dat u de molenbiotop nog niet voldoende borgt in het plan. In de Toelichting is de bescherming van de windvang van de molen onvoldoende duidelijk en onvoldoende scherp beschreven. De molenbiotop moet in de toelichting van het plan specifieker worden beschreven, met name de maximaal toegestane hoogte op de verschillende afstanden van de molen. Wij adviseren u de bescherming van de molenbiotop als provinciaal belang aan	In paragraaf 4.2.2. (Omgevingsverordening Gelderland) van het bestemmingsplan is het planvoornemen getoetst aan het provinciaal beleid, specifiek op het thema molenbiotop. De toelichting zal hierop worden aangescherpt. De gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotop' zit al in de verbeelding. De planregels zijn overgenomen uit het vigerende plan 'Kerkdriel en Hoenzadriel 2013'.	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>te passen in de toelichting bij het bestemmingsplan en te onderbouwen dat het initiatief de windvang van de molen niet beperkt. Wij stellen voor om ook op de verbeelding en in figuur 4.4 op pagina 27 het volgende aan te geven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - op 300 meter afstand van de molen is beplanting in volgroeide staat toegestaan tot een hoogte van 7.40 meter. - op 350 meter afstand van de molen is beplanting in volgroeide staat toegestaan tot een hoogte van 8.05 meter. - op 400 meter afstand van de molen is beplanting in volgroeide staat toegestaan tot een hoogte van 8.70 meter. 		
3.3	Provincie Gelderland	<p>Er zijn voor dit plan een AERIUS - berekeningen uitgevoerd. Door stikstofemissies tijdens de Aanlegfase is er stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden hoger dan 0,00 mol/ha/jaar berekend. Significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebieden zijn hiermee op voorhand niet uit te sluiten. Voor de gebruiksfase zijn er geen stikstofemissies hoger dan 0,00 mol/ha/jaar berekend. Meer zicht op het effect van de ontwikkeling op Natura 2000 is nodig om de uitvoerbaarheid van het plan te kunnen onderbouwen.</p>	<p>Er zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd, waarbij de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden niet hoger dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend (incl intern salderen). Significante negatieve effecten zijn daarmee wel uit te sluiten.</p> <p>Deze nieuwe berekeningen worden toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan.</p>	<p>De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

4	Waterschap Rivierenland	Door het Waterschap worden een 3-tal knelpunten aangedragen. Dit betreffen punten ten aanzien van het wegontwerp en kruising met de Hoofdwetering en de kruising met de Wertsteeg. Daarnaast gaat de reactie in op de benodigde watercompensatie. Hierna is een negatief advies gegeven over het plan.	Momenteel vindt afstemming plaats met het Waterschap Rivierenland over deze 3 punten. Deze punten worden aangepast in het waterhuishoudkundig plan en in de waterparagraaf van het bestemmingsplan. De aangepaste versie van het waterhuishoudkundig plan wordt weer voor advies aan het Waterschap voorgelegd.	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
---	-------------------------	--	---	--

Inspraakreacties

In het kader van inspraak zijn 22 reacties binnengekomen. Deze worden in onderstaande tabel samengevat en van een reactie voorzien.

Nr.	Algemene gegevens	Samenvatting	Beoordeling	Aanpassing/wijziging
1.1	Dorpsraad Velddriel	<p>Dilemma van de Dorpsraad (traject ZOR of Drielse Veldweg) is in de werksessies van de Meedenkgroep en nu ook via de toelichting op het voorontwerp niet volledig weggenomen. Voor de Dorpsraad staat of valt de ZOR met het bestaan van heldere vertrekpunten. Echter, toelichting onder "Aanleiding en Doel" is vaag en verhullend. Er wordt expliciet niet gesproken over de buitendijkse woonwijk op de uiterwaarden bij de Zandmeren en de verplaatsing van zandoverslagbedrijven, terwijl dit in feite de hoofdreden voor het plan vormt. Zo lang er onzekerheden zijn rond de komst van deze woonwijk met ongeveer 350 woningen en de daarmee samenhangende verplaatsing van de zandoverslagbedrijven, kan er nog niet voldoende onderbouwd een definitief ontwerp bestemmingsplan in procedure worden gebracht. Te meer om dat de toekomstige verkeersverwachtingen zijn gebaseerd op deze voorgenoemde ontwikkelingen.</p>	<p>Samen werken we aan een veilig, bereikbaar én leefbaar Maasdriel. Daarvoor komt de nieuwe route ten zuiden van de Laarstraat en de Paterstraat: de Zuidelijke ontsluitingsroute (ZOR). De route ontlast een aantal belangrijke wegen in Velddriel en draagt bij aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van Kerkdriel-Zuid.</p> <p>De route zorgt dat het toenemende verkeer in de toekomst veilig en goed blijft doorstromen. Daarnaast zijn mogelijke toekomstige ontwikkelingen meegenomen in het verkeersmodel, zodat de capaciteit van de ZOR berekend is op deze aantallen en ook de geluidbelasting berekend is op deze ontwikkelingen. Dit betreft voornamelijk, naast de autonome verkeerstoename voor 2030, de woningbouwontwikkelingen aan het Maasfront, Kerkdriel-Zuid en Velddriel. Om te zorgen dat:</p> <ul style="list-style-type: none">• De problematiek van het verkeer door de dorpskernen van Velddriel en Kerkdriel niet nog langer voortduurt.• De woning- en bedrijfsontwikkelingen langs de route kunnen doorgaan. <p>De nieuwe ontsluitingsroute borgt de betere bereikbaarheid voor bedrijven en woningbouw, alsook dat het toenemende verkeer in de toekomst veilig en goed blijft doorstromen.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>Doordat de uitgangspunten voor de noodzaak van de ZOR onzeker zijn, is de basis voor zorgvuldige besluitvorming te smal en het opzadelen van de gemeente met grote financiële risico's voor de komende jaren is dan niet te verdedigen. Investerings, hoe goedbedoeld, moeten immers altijd rendabel blijven met een verdedigbare afweging vooraf. Als de uitgangspunten wijzigen (red. geen woningbouw of verplaatsing zandoverslagbedrijven), dan kan het plan op een later moment in de procedure eenvoudig juridisch onderuitgehaald worden.</p>		
1.2	Dorsraad Velddriel	<p>De haalbaarheid van de verplaatsing van de beide zandoverslagbedrijven dient eveneens te zijn aangetoond en door de Raad te worden onderschreven met de daaraan verbonden kosten.</p>	<p>Voor de verplaatsing van de zandoverslagbedrijven is een haalbaarheidsstudie in voorbereiding. Het zou niet van een goede visie getuigen om eerst de definitieve verplaatsing van de zandoverslagbedrijven en de bouw van 300 woningen af te wachten en dan pas aan de slag te gaan met de ZOR. Zoals onder 1.1 aangegeven is de doelstelling van de ZOR veel breder en is de aanleg van de ontsluitingsroute ook noodzakelijk als de verplaatsing van de bedrijven en de realisatie van Maasfront niet doorgaan.</p> <p>De kosten voor de verplaatsing van de zandoverslagbedrijven zijn voor rekening van de ontwikkelaar. De verplaatsing geldt als harde randvoorwaarde voor de bouw van de woningen. De woningbouwontwikkeling vindt pas plaats na de verplaatsing van de zandoverslagbedrijven.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

			Er is derhalve geen één op één verband tussen de verplaatsing van de zandoverslagbedrijven en de aanleg van de ZOR. Wel wordt in de verkeersmodellen uitgegaan van de verplaatsing van de zandbedrijven en de groei van de verkeerstromen door de beoogde woningbouwontwikkeling.	
1.3	Dorpsraad Velddriel	De komst van de turbo-rotonde dient nader onderbouwd te worden in het licht van andere toekomstige ontwikkelingen (verbreding A2, uitbreiding bedrijventerrein en toekomst glastuinbouw). Zonder de samenhang met deze toekomstige ontwikkelingen is zo'n grote rotonde niet nodig. Rijkswaterstaat en Provincie dienen dit samenhangende "Streefbeeld" te ondersteunen.	De noodzaak van een turbo-rotonde is gebaseerd op de verkeersmodellen, met inbegrip van de toekomstige ontwikkeling voor de autonome verkeerstoename en de toevoeging van woningbouw- en bedrijfsontwikkelingen. De onderbouwing van de turbo-rotonde vindt in samenspraak plaats met de provincie Gelderland, die akkoord is gegaan met onderbouwing. Naast de provincie is in prille fase ook contact gelegd met Rijkswaterstaat (RWS) in het kader van de verbreding van de A2. Het standpunt van RWS is dat de aansluiting van de ZOR niet binnen de invloedssfeer van de A2 valt. Het gehanteerde verkeersmodel gaat uit van de verbreding van de A2. Hiermee is de verbinding met de MIRT-A2 in deze fase voldoende geborgd.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.4	Dorpsraad Velddriel	Duidelijkheid via een Passende Beoordeling t.a.v. stikstofdepositie, dat gemeente geen onverantwoorde risico's loopt. Latere tegenvallers worden anders direct op de koop toegenomen.	De Aerius-berekeningen met de meest recente versie laten zien dat geen sprake is van een netto stikstofdepositie in de aanlegfase. Deze berekeningen worden toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Voor de gebruiksfase (dus na opening) was dat in de eerdere berekening, zoals bijgevoegd bij het voorontwerp bestemmingsplan al het geval. Daarom is geen nader onderzoek meer nodig. De Aerius-berekeningen worden voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zo nodig opnieuw uitgevoerd als er voor de vaststelling een nieuwe versie van de Aerius calculator beschikbaar komt.	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

1.5	Dorpsraad Velddriel	De optredende verkeersontlasting door de ZOR op de Provincialeweg ter hoogte van de Velddrielse dorpskern en het gedeelte tussen de nieuwe turborotonde en het kruispunt De Geerden via duidelijke en actuele cijfers in beeld brengen.	De verkeerscijfers zijn op basis van het regionale verkeersmodel van Regio Rivierenland. Dit model is in de zomer van 2022 opgeleverd en daarmee actueel conform de eisen die aan verkeersstudies gesteld worden. Werken met actuelere cijfers is ook niet zinvol omdat de N831 in het afgelopen jaar beperkt gebruikt kon worden door de werkzaamheden ten noorden van Velddriel.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.6	Dorpsraad Velddriel	Door het openstaan van al deze punten is de Dorpsraad bezorgd dat de ambitieuze plannen uiteindelijk droombeelden blijken. In de kern vindt de Dorpsraad de ZOR-plannen verdedigbaar, maar een verantwoord besluit kan pas worden genomen als alle seinen op groen staan. Als dat niet zo is, dan acht de Dorpsraad het beter om vóór 1 januari aanstaande terug te keren naar een minder kostbare ontsluitingsvariant. De AZOR, zoals door de Dorpsraad ingediend in de Meedenkgroep, verdient dan een nader onderzoek. Voor behoud van het Velddrielse Komgrondegebied is dan de Drielse Veldweg ook een alternatief qua ontlasting van de Provincialeweg.	In onze reactie op de AZOR (brief: Zuidelijke ontsluitingsroute Maasdriel (ZOR), d.d. 12 mei 2023) zijn de argumenten gegeven waarom het gekozen voorkeurstracé 2a vanuit integraal oogpunt het meest gunstig is. De weg is bedoeld om Kerkdriel (zie doelstelling ZOR zoals beschreven in deze beantwoording op inspraakreactie 1.1) via de zuidelijke zijde te ontsluiten. Om een ontsluiting mogelijk te maken moet de route van en naar Kerkdriel verkeerskundig aantrekkelijk zijn. Het voorstelde tracé van de AZOR is langer en sluit niet direct aan op de dorpskern van Kerkdriel, zodoende zal dit tracé niet functioneren als ontsluitingsroute. In de praktijk zal, onder meer door gebiedskennis bij de lokale gebruiker, bij de AZOR nog steeds veel verkeer via de bestaande route blijven rijden. Dit voorkomen kan in theorie slechts met harde ingrepen zoals het afsluiten van wegen. Vanuit het wegennet en de alternatieve routes is een dergelijke oplossing om tot een succesvolle AZOR te komen niet realistisch en geeft dit voor de omwonenden juist extra hinder. In de inspraakreactie wordt gesteld dat de AZOR minder kostbaar is. Dit is op voorhand niet vast te stellen. Het tracé van de AZOR is langer en hierbij moeten ook gronden worden verworven. Daarnaast moet de bestaande infrastructuur in Kerkdriel in deze variant worden opgewaardeerd. Deze opwaardering is nodig om	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

			<p>Kerkdriel te ontsluiten, aangezien Kerkdriel door de AZOR slechts beperkt wordt ontsloten. De gemoeide kosten van deze opwaardering zijn direct te relateren aan de AZOR en zijn bij het voorkeurstracé niet noodzakelijk of zijn reeds onderdeel van het project (aanpassing Kievietsham en Paterstraat).</p> <p>T.a.v. de variant Drielse Veldweg; in een eerdere variantenstudie is deze variant gewogen en afgevalen. Voornaamste motivatie hierbij is geweest dat dit een lange route is die ver van de bestaande route ligt, hiermee ontbreekt de aanzuigende werking die nodig is voor de ontsluitingsroute. Dit maakt dat deze variant op het gebied van doorstroming slecht scoort. Daarnaast is de aansluiting op de N831 in deze variant complex. Het uitwerken van een verkeerskundig wenselijke aansluiting heeft grote consequenties voor een aantal bedrijven (aankoop gronden/ bedrijfsloodsen) ter plaatste van het bedrijventerrein.</p> <p>Opgemerkt wordt dat in het voorkeurstracé de komgronden ook gewaarborgd zijn, zie hiervoor de analyse in het landschapsplan dat als bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.</p> <p>Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke andere tracés te kijken.</p>	
1.7	Dorpsraad Velddriel	Ontsluiting parkeerplaats vrachtauto's aan de Laarstraat in de toekomst via de ZOR. Vasthouden aan Laarstraat strookt namelijk niet met plannen om deze in de toekomst minder met zwaar verkeer te belasten.	Het minder met zwaar verkeer belasten van de Laarstraat betekent niet dat aangelegene bedrijven in zijn geheel geen gebruik meer kunnen maken van een deel van de Laarstraat. Wel worden maatregelen genomen zodat er geen sprake meer is van doorgaand vrachtverkeer op de Laarstraat.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

1.8	Dorpsraad Velddriel	Langs de ZOR een karakteristieke boombeplanting in het Velddrielse komgrondegebied in West/Oost-richting handhaven, d.w.z. conform Laarstraat, Drielse Veldweg en Rooijensestraat. In lijn met Ruilverkavelingsplan 1957. Windmolens Hoenzeadriel uit zicht houden. Sterk pleiten voor gedeeltelijke bomenrij langs de ZOR ter hoogte van mevrouw H. van Kessel (lelijke uitzicht op de ZOR en Peffer/Hooijmans wegnemen). Dat laatste kan ook door die bomenrij langs de Laarstraat aan te brengen.	De gemeente kiest ervoor om de landschappelijke inpassing langs de ZOR sober en doelmatig te realiseren op een bij de open komgronden passende wijze.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.9	Dorpsraad Velddriel	Veiligheid kruispunt Kapelstraat/Provincialeweg is zorgpunt. Er gebeurt niets ondanks vele gesprekken. Pleidooi voor beveiligde voetgangers/fietsers-oversteek conform Hondstraat. Tevens vergroten zicht oprijden Provincialeweg vanuit Kapelstraat (met spiegel /waarschuwingsborden).	Het kruispunt Kapelstraat/Provincialeweg valt buiten de scope van de ZOR. De situatie rondom de Kapelstraat is bekend bij de gemeente. In de afgelopen jaren zijn er diverse gesprekken geweest met de provincie. Deze hebben vooralsnog niet tot een verbetering van de situatie geleid. De gemeente blijft hierover in gesprek met de provincie.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.10	Dorpsraad Velddriel	Valkstraatje niet afsluiten, want het is een handige opgang naar de Provincialeweg in vergelijking met kruising Kapelstraat.	Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) is hierin leidend. Dit wordt nader beoordeeld in het GVVP, maar het valt buiten scope van de ZOR.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.11	Dorpsraad Velddriel	Verleggen fietsknooppuntroute door Velddriel. Met de komst van de ZOR is het beter om de route: viaduct A2/Drielse Veldweg/Kooiheuvelweg/	De gemeente is géén eigenaar van fietsknooppuntroutes. Gezien de ligging van bestaande knooppunten 62 (KP Veilingweg – Schoofbandweg), 22 (KP Hamstraat – Maasdijk), 23 (Kerkstraat – Zwijssenplein) biedt de aanleg van de ZOR geen directe aanleiding	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		Laarstraat/Poel/ Voorstraat/Kern Velddriel enz. naar Kerkdriel te laten verlopen.	om routes van en naar knooppunt 61 (KP Selikstraat – Poel) of de ligging van dit knooppunt te wijzigen.	
1.12	Dorpsraad Velddriel	Aanbrengen goede voetgangers-oversteek bij het kruispunt ZOR/Kooiheuvelweg.	<p>Hier is geen oversteekplaats voorzien in het ontwerp. Het dwarsprofiel van de ZOR betreft circa 6 meter en de Kooiheuvelweg is daarbij nog smaller (circa 3 m), daarvoor is geen oversteekplaats nodig. De kruising is voorzien van een plateaudrempel (als snelheidsremmende maatregel).</p> <p>Het betreft wegen buiten de bebouwde kom. Oversteekplaatsen voor voetgangers op 60km/u wegen buiten bebouwde kom sluiten niet aan bij de richtlijnen van wegen zoals opgenomen in Handboek Wegnontwerp van Kennisinstituut CROW. Het realiseren van een oversteekplaats waar in de praktijk zeer beperkt gebruik van gemaakt zal worden leidt in de praktijk tot schijnveiligheid.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2	Berm 43, Kerkdriel	De ZOR doorkruist het bedrijf aan de Bussenerweg 1c, hetgeen betekent dat het bedrijf deels wordt wegbestemd en dat er tevens sprake is van grote gevolgen voor de exploitatie van het bedrijf. Los van bovenstaande dient de in aanbouw zijnde woning aan de Bussenerweg 1c te worden afgebroken. Gesprekken hierover lopen met de gemeente, maar hebben nog niet tot een resultaat geleid. Is er geen zuidelijker gelegen variant onderzocht waarbij minder woningen en bedrijfsopstallen worden gesloopt (zoals gebruik te maken van de Drielse Veldweg)? Het lijkt de moeite waard om	<p>Met inspreker worden gesprekken gevoerd over de verwerving van gronden en de in aanbouw zijnde woning.</p> <p>Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke andere tracés te kijken.</p> <p>Voor een reactie op een tracé dat gebruik maakt van de Drielse Veldweg (zuidelijker gelegen variant) wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 1.6.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		(gelet op de ligging van het huidige tracé waardoor de weg op niet al te lange termijn onderdeel zal zijn van de gebouwde omgeving, waardoor de functie van ontsluitingsroute onder druk komt te staan), een (hierboven geopperd) alternatief zuidelijker tracé te onderzoeken om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.		
3	Bussenerweg 2, Kerkdriel	<p>De ZOR doorkruist het bedrijf aan de Bussenerweg 2, hetgeen betekent dat het bedrijf deels wordt wegbestemd en zal onverbiddelijk betekenen dat het bedrijf niet meer levensvatbaar zal zijn. Grote impact op familie. De kwaliteit van de Lavendel is tevens toonaangevend in den lande.</p> <p>In het kader van lopende gesprekken met het college over de aankoop van gronden is er opgemerkt dat er te weinig is gekeken naar alternatieven. Het voorliggende tracé lijkt achter een tekentafel te zijn gemaakt, terwijl het tracé ter hoogte van het bedrijf iets naar het noorden opgeschoven/uitgebogen kan worden. Het voordeel van een dergelijke as-sprong is dat de weg niet als racebaan ervaren zal worden. Derhalve ook een voordeel voor de verkeersveiligheid. Met klem wordt aan het college in overweging gegeven om het tracé op deze plaats in ogenschouw</p>	<p>Met inspreker worden gesprekken gevoerd over de verwerving van gronden.</p> <p>Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke alternatieve tracés te kijken.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		te nemen en zodanig aan te passen zodat het tuinbouwbedrijf kan worden voortgezet in het voordeel van de exploiterende familie alsmede de gemeenschap.		
4.1	Kooiheuvelweg 4, Velddriel	<p>Door SPAWNP is op 23 juni 2023 een akoestisch rapport opgesteld waarin de woning aan Kooiheuvelweg 4 is meegenomen.</p> <p>Wordt de maximale ontheffingsmogelijkheid (voor geluid op woningen) tot 58dB door de gemeente benut? Van 48dB (grenswaarde geluidgevoelige bestemmingen) naar 51dB is al een verdubbeling van het geluidsniveau, dus een maximale ontheffing is een aanzienlijke verhoging van het geluidsniveau. Is dat hier wel op zijn plaats? De te verwachten geluidsniveaus in 2040 variëren van 49,24 tot 55,06dB ter plaatse van de woning. Dat is 4 à 5 keer het niveau van 48dB. Dit zijn berekeningen en geen metingen, dus wat zijn de waarborgen hierin?</p> <p>De gecumuleerde geluidsbelastingen (bijlage 7 akoestisch rapport) liggen beduidend hoger dan enkele waarden. Wat is de garantie?</p> <p>Daarnaast moet ook nog de binnenwaarde voldoen aan het geluidsniveau van 33dB. Hoe en wanneer wordt dat bepaald?</p>	<p>De Wet geluidhinder kent een voorkeurswaarde en een ten hoogste toelaatbare waarde. Bij geluidbelastingen hoger dan de voorkeurswaarde zijn maatregelen aan de bron (weg) en in het overdrachtsgebied (wallen/schermen) afgewogen. Als de geluidbelasting niet gereduceerd kan worden tot de voorkeurswaarde, zal de gemeente hogere waarden vaststellen en vastleggen in het kadaster, die maximaal nodig zijn, dus niet automatisch het maximum van 58 dB.</p> <p>Voor de woning Kooiheuvelweg 4 zal dat maximaal 55 dB zijn, tenzij er een geluidreducerend wegdektype toegepast wordt, in dat geval gaat het om maximaal 51 of 54 dB, afhankelijk van het gekozen wegdektype.</p> <p>Bij de woning Kooiheuvelweg 4 varieert de geluidbelasting van 32,37 dB tot maximaal 55,06 dB, afhankelijk van de geveloriëntatie, de rekenhoogte en de onderzochte (maatregel)situatie. Dit is alleen ten gevolge van de nieuwe ZOR. In Nederland wordt getoetst per weg.</p> <p>Dat de gecumuleerde geluidbelasting hoger is, klopt omdat hierbij rekening is gehouden met alle wegen waaronder de Kooiheuvelweg. Eventuele maatregelen aan de woning worden op basis van deze gecumuleerde geluidbelastingen getroffen (worst case).</p> <p>De Nederlandse wet- en regelgeving gaat uit van berekeningen in plaats van metingen. Dit o.a. omdat nu niet kan worden gemeten wat er in 2040 aan verkeerslawaai is. Het rekenen gebeurt met rekenmodellen waarbij met allerlei akoestische factoren rekening gehouden wordt en met de geluidemissie van het huidige</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

			<p>Nederlandse wagenpark (personenwagens, lichte en zware vrachtwagens etc.). Volledigheidshalve wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek, hoofdstukken 3 en 4 (zie bijlage 6 bij de plantoelichting). Er zijn dus geen harde garanties, anders dan een zo goed mogelijke (worst case) prognose op basis van de huidige kennis en inzichten.</p> <p>Als de geluidbelasting, na afweging van maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied, hoger blijft dan de voorkeurswaarde komt de woning in aanmerking voor een bouwakoestisch onderzoek. Dit gebeurt alleen als de eigenaar dit ook wil. Een bouwakoestisch adviseur zal een woningopname uitvoeren en inventariseren hoe de woning nu opgebouwd is. Vervolgens kan deze adviseur berekenen of er wel/niet voldaan wordt aan de eis voor het binnengeluidniveau. Als blijkt dat de geluidniveaus binnen de woning te hoog zijn, wordt de eigenaar van de woning een voorstel gedaan, waarbij de woning op kosten van de gemeente voorzien wordt van geluidreducerende voorzieningen zoals b.v. zwaardere beglazing, dakisolatie etc.</p> <p>Dit onderzoek en de uitvoering van maatregelen gebeurt voor de realisatie van de nieuwe weg.</p>	
4.2	Kooiheuvel-weg 4, Velddriel	<p>Door Geonius is een vooronderzoek bodem opgesteld. Hierin wordt stilgestaan bij de champignonenteelt in het gebied en wordt met name de stof pentachloorfenol genoemd. In de jaren '90 is door de provincie Gelderland een BIO Bommelerwaard uitgevoerd. De gehalten van de diverse stoffen lagen bij verschillende champignonbedrijven erg hoog. Met name ook de afbraakproducten zoals dioxines. In het rapport van Geonius wordt hieraan</p>	<p>Op dit moment wordt een milieuhygiënisch onderzoek (inclusief veldonderzoek) uitgevoerd. Dit onderzoek zal worden toegevoegd bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Daarin wordt uitgebreid ingegaan op de gehalten van diverse aanwezige stoffen in de bodem. Het onderzoek uit de jaren '90 dat de inspreker aanhaalt is verouderd.</p> <p>Dit aspect wordt dus meegenomen in het lopende milieuhygiënisch onderzoek, zoals dit wordt uitgevoerd op de percelen waarvoor toestemmingsbetreding is verkregen.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>voorbijgegaan.</p> <p>Daarnaast wordt er door Geonius ook niet gesproken over het op zeer grote schaal uitrijden van champignonmest en champignonvoetjes, in combinatie met bestrijdingsmiddel Prochloraz. Deze komen terecht op landbouwgrond of in de veevoederindustrie. In het tv-programma TweeVandaag (TROS, februari 2005) is opgemerkt dat onderzoek heeft uitgewezen dat in de champignonvoetjes aanzienlijke hoeveelheden Prochloraz aanwezig zijn.</p>		
5.1	Hamstraat 4, Kerkdriel	<p>De ZOR is geprojecteerd pal naast de woning. De voorkeurswaarde van 48dB wordt ruimschoots overschreden. Het is onacceptabel dat er gebruik wordt gemaakt van een ontheffing in plaats van meten of de geluidsbelasting voldoet aan de voorkeurswaarde. Hoewel nog onzeker, wordt er gedacht aan een ribbelstrook naast de weg. Dit betekent extra geluidshinder.</p>	<p>Het is gebruikelijk dat voor het akoestisch onderzoek in het kader van een bestemmingsplan een rekenmodel wordt gebruikt. Meten is immers niet mogelijk omdat de nieuwe weg er nog niet ligt. De waarde ligt nog binnen de grens waarvoor ontheffing/hogere grenswaarde kan worden verleend. Onderzocht wordt wat het effect is van stiller wegdek en van een ribbelstrook.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>
5.2	Hamstraat 4, Kerkdriel	<p>Luchtverontreiniging door passerend verkeer: In de studie naar lucht wordt slechts in algemeenheden gesproken en niet over concrete situaties waar woningen erg dicht op de weg zijn gesitueerd.</p>	<p>Inmiddels is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat zowel in de situatie zonder als in de situatie na planrealisatie, de berekende concentraties, ten gevolge van het (extra) verkeer op de wegen ruim lager zijn dan de grenswaarden. Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vormt.</p>	<p>De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

5.3	Hamstraat 4, Kerkdriel	Een derde hinderfactor is licht. Bij het afslaan van en naar de ZOR via de Hamstraat zal licht de woning inschijnen en afbreuk doen aan woongenot.	De gemeente zal met de bewoners hierover in gesprek gaan om na te gaan wat de mate van lichthinder is en of zichtwerende /- beperkende maatregelen genomen kunnen worden.	De reactie leidt voorsnog niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Indien dit nodig blijkt kunnen bij de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen worden doorgevoerd.
5.4	Hamstraat 4, Kerkdriel	Een vierde factor is privacy. Deze wordt ernstig aangetast omdat de bewoners niet meer vrij in en rond de woning kunnen verblijven.	De weg is geprojecteerd op circa 10 meter afstand van het perceel van de inspreker, zodat er geen sprake is van onevenredige aantasting van de privacy.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
5.5	Hamstraat 4, Kerkdriel	Een vijfde factor is dat de ontwikkeling van de ZOR op de beoogde locatie tot een forse waardedaling van de woning aan de Hamstraat 4 zal leiden.	Indien sprake is van waardedaling van de woning van inspreker dan kan een beroep worden gedaan op de wettelijke regeling voor planschadevergoeding.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
5.6	Hamstraat 4, Kerkdriel	Oplossing wordt gezien in het verleggen van het tracé naar het noorden, ten noorden van het bedrijf van Van Kessel. De manage op het adres Hamstraat 3/3a wordt dan ook niet meer doorsneden. Hierdoor zal wel de aansluiting op de Provincialeweg veranderen, maar dat mag geen doorslaggevende betekenis zijn. Het kan immers niet zo zijn dat grondaankopen (Provincialeweg 131) uit het verleden bepalen waar de weg komt. Door de vorm van het geopperde	Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is door de raad een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke alternatieve tracés te kijken. Het voorkeurstracé heeft de meest logische ontsluiting op de Provincialeweg N831 op de vastgelegde locatie. Voor een verkeerskundig goede aansluiting is het nodig om een turborotonde te realiseren, de gekozen locatie voor de aansluiting biedt de ruimte voor deze turborotonde. Dit deel van het tracé kan derhalve niet worden verplaatst.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>alternatief, wordt tevens het effect van een racebaan tenietgedaan.</p>	<p>Vanuit de toekomstige belasting i.c. verkeersintensiteit van de weg is een turborotonde noodzakelijk. Bij dit type rotonde wordt over langere lengte de N831 van dubbele rijstroken voorzien. Hiermee heeft een turborotonde impact over een lengte van ongeveer 400 meter. Met uitzondering van de locatie van de rotonde zelf kunnen in deze 400 meter zijwegen niet aangesloten worden. Voor woningen geldt hetzelfde. Door deze vaste gegevens leidt het meer naar het noorden realiseren van deze rotonde tot een grotere en onwenselijk geachte impact op de omgeving.</p>	
6.1	Bussenerweg 1a, Kerkdriel	<p>De ZOR wordt op nog geen 20 meter van de woning geprojecteerd.</p> <p>De gemeente lijkt het ene gat met het andere gat te dichten door de overlast van zwaar vrachtverkeer naar elders te verplaatsen. Is dit gerechtvaardigd? De geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde voor de woning. Hoe kan een overheidslichaam de keuze maken om de voorkeurswaarde te overschrijden voor een ingezetene? Tevens ligt er ook nog de vraag op welke wijze bermverharding wordt toegepast. Zogenaamde ribbelstroken veroorzaken geluidsoverlast die geleid op het wegontwerp veelvuldig zal voorkomen.</p>	<p>De Wet geluidhinder kent een voorkeurswaarde en een ten hoogste toelaatbare waarde. Bij geluidbelastingen hoger dan de voorkeurswaarde zijn maatregelen aan de bron (weg) en in het overdrachtsgebied afgewogen (wallen/schermen). Als de geluidbelasting dan nog hoger blijft dan de voorkeurswaarde komt de woning in aanmerking voor een bouwakoestisch onderzoek. Als daaruit blijkt dan de geluidniveaus binnen de woning te hoog zijn, wordt de eigenaar van de woning een voorstel gedaan, waarbij de woning op kosten van de initiatiefnemer (gemeente) voorzien wordt van geluidreducerende voorzieningen zoals b.v. zwaardere beglazing, dakisolatie etc. Een geluidbelasting hoger dan de ten hoogste toelaatbare waarde is niet acceptabel.</p> <p>Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van de Nederlandse wet- en regelgeving en op basis van de voorgeschreven rekenmethode. Ribbelstroken kunnen inderdaad extra geluidhinder veroorzaken en zullen hier dan ook niet toegepast worden.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

6.2	Bussenerweg 1a, Kerkdriel	Naast geluid en stank zal de weg, parallel aan de achtertuin van bewoner, de privacy aantasten.	In de plantoelichting is gemotiveerd aangegeven dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De weg is geprojecteerd op circa 20 meter afstand van het perceel van de inspreker, zodat er geen sprake is van onevenredige aantasting van de privacy.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
6.3	Bussenerweg 1a, Kerkdriel	De woning is 66 jaar oud en is niet berekend op een doorgaande weg met zwaar vrachtverkeer in de nabijheid. Daarnaast is er een verkeersdrempel/ plateau op de kruising ZOR/Bussenerweg geprojecteerd. Deze kruising ligt op korte afstand van de woning en vanuit de praktijk weet men dat zulks de oorzaak kan zijn van trillingshinder en trillingschade aan gebouwen in de omgeving.	In de verdere uitwerking wordt voor de kruisingen bepaald wat de best mogelijke maatregel is om de snelheid te verlagen. Hierin wordt gezocht naar een optimum tussen de effectiviteit van de maatregel, de uniformiteit van het wegbeeld en de mate van hinder die de maatregel heeft voor omwonenden. Tijdens de aanlegfase van de ZOR zal worden gemonitord of sprake is van trillingen, zodat eventuele schade kan worden voorkomen. Bij het ontwerp van de ZOR is het uitgangspunt dat materialen worden gebruikt die zo min mogelijk trillingen zullen veroorzaken. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld zal een onderzoek worden uitgevoerd naar trillingshinder, conform de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen".	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
6.4	Bussenerweg 1a, Kerkdriel	Door de ZOR zal de waarde van de woning dalen, omdat ernaast bovenstaande ook geen sprake meer zal zijn van een weids uitzicht aan de achterzijde.	Indien sprake is van waardedaling van de woning van inspreker dan kan een beroep worden gedaan op de wettelijke regeling voor planschadevergoeding.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
6.5	Bussenerweg 1a, Kerkdriel	Aangezien men geen mogelijkheden tot mitigerende maatregelen ziet, wordt er verzocht om een alternatieve route te zien. Een mogelijke variant is de zuidelijker gelegen variant waarbij minder woningen en bedrijfsopstallen behoeven te worden gesloopt. Dit kan door voor een groot deel gebruik te maken van het tracé van de Drielse	Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke alternatieve tracés te kijken. Voor een reactie op een tracé dat gebruik maakt van de Drielse Veldweg (zuidelijker gelegen variant) wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 1.6.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>Veldweg ten zuiden van Hooymans Substrates.</p> <p>Gelet op de ligging van het huidige tracé valt te verwachten dat deze weg op niet al te lange termijn ook weer onderdeel zal zijn van de bebouwde omgeving, waardoor al snel de functie van ontsluitingsroute onder druk komt te staan. Het lijkt bewoner de moeite waard om een dergelijk alternatief tracé toch nog eens goed te onderzoeken om uiteindelijk op goede gronden een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.</p>		
7.1	Provincialeweg 137, Velddriel	<p>Naar het oordeel van bewoner is het voorontwerp bestemmingsplan ZOR in strijd met de goede ruimtelijke ordening en heeft het negatieve gevolgen voor zijn eigendom en woon- en leefklimaat.</p>	<p>In het bestemmingsplan wordt afdoende gemotiveerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor zover sprake is van waardedaling van de woning van inspreker dan kan een beroep worden gedaan op de wettelijke regeling voor planschadevergoeding.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>
7.2	Provincialeweg 137, Velddriel	<p>De aansluiting van de ZOR op de Provincialeweg behelst een verbreding van de Provincialeweg inclusief rotonde. Als gevolg daarvan komt de Provincialeweg gedeeltelijk op gronden van bewoner te liggen. Daarmee heeft het plan aanzienlijke negatieve gevolgen voor het eigendom, maar ook het woon- en leefklimaat. Het is echter onduidelijk hoe de (eigendoms)rechten en belangen van de bewoner zijn meegewogen én hoe hieraan tegemoet kan worden gekomen. Er is voor bewoner niet duidelijk wat er</p>	<p>Op 18 juli 2023 hebben vertegenwoordigers van de gemeente een bezoek gebracht aan inspreker. Er is toen indicatief aangegeven waar de nieuwe eigendomsgrens komt te liggen en hoe de toekomstige ontsluiting van het perceel globaal kan plaatsvinden en dat het onvermijdelijk lijkt dat de voorste bedrijfswoning wordt verworven. Met inspreker zal contact worden gezocht om verder te spreken over de grondverwerving en de inpassing van zijn bedrijf.</p> <p>Uit de verbeelding (plankaart) lijkt te volgen dat de weg tegen de woning van inspreker aan komt te liggen. Zoals te zien is op onderstaande uitsnede van het Landschappelijk inpassingsplan</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

		<p>tegenover het stuk grond staat dat bewoner zou moeten afstaan om het voorontwerp bestemmingsplan ZOR mogelijk te maken. Bewoner heeft in dat kader (nog) niks vernomen van eventuele onderhandelingen.</p> <p>Voorts is voor bewoner onduidelijk wat de gevolgen zijn voor het feit dat de Provincialeweg tegen de woning van cliënt komt te liggen. Uit het voorontwerp volgt niet dat dit voor deze specifieke woning is onderzocht. Voorgaande kan namelijk gevolgen voor geluid met zich meebrengen. Daarnaast verliest de bewoner door de verbreding de ontsluiting van zijn woning met de Provincialeweg. De Provincialeweg komt namelijk, zoals ingetekend in het voorontwerp, op de huidige oprit van bewoner te liggen. Het is onduidelijk hoe de ontsluiting (anders) ingericht wordt.</p>	<p>blijft er voldoende ruimte over. Gemeente zal contact opnemen met inspreker over inpassing.</p> 	
8.1	Wertsteeg 11, Kerkdriel	<p>Bewoner stelt vast dat uit de getoonde documenten van Royal HaskoningDHV (BI9946-RHD-WO-ZZ-DG-C-260004) de geprojecteerde weg op 13 meter en de watergang op 8 meter van de woning komt te liggen. Echter, uit de andere tekeningen uit hetzelfde document blijkt dat de projectgrens op het perceel (kadastraal bekend gemeente Maasdriel, sectie N, nummer 1195, ter grootte van</p>	<p>De projectgrens ligt exact op de perceelgrens. Voor de leesbaarheid is in de technische tekening de projectgrens iets ruimer genomen, omdat anders de lijnen op elkaar liggen. Het perceel van de inspreker maakt geen onderdeel uit van het plangebied.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

		circa 6100 m2) is getekend. Bewoner verzoekt dat de projectgrens van zijn perceel wordt gehaald.		
8.2	Wertsteeg 11, Kerkdriel	De verhoogde kruising zoals geprojecteerd in de Wertsteeg, komende vanuit de richting Hoenzadriel, begint ter hoogte van de zijgrens van het perceel van bewoner. Bewoner voorziet door de aanleg van de nieuwe ZOR een grote toename van verkeersbewegingen vanuit Hoenzadriel en vanuit de andere diverse richtingen naar Hoenzadriel. Bij een verhoogde kruising ontstaat veel remmend- en optrekkend (vracht)verkeer. Dit gebeurt in de toekomst recht voor de woning van bewoner. Dit brengt geluidsoverlast met zich mee en daarmee een verminderde gemoedsrust. Bewoner brengt als zienswijze in om de verhoogde kruising te laten vervallen en uit te gaan van een gelijkvloerse kruising. Mochten er desgewenst nog remmende maatregelen nodig zijn dan stelt bewoner voor om deze maatregelen op 50 meter afstand van deze gelijkvloerse kruising te realiseren.	Op dit moment is er inderdaad een verhoogd plateau voorzien ter plaatse van deze kruising. Bij de verdere uitwerking van het verkeersplateau wordt gezocht naar een optimum tussen de effectiviteit van de maatregel, de uniformiteit van het wegbeeld en de mate van hinder die de maatregel heeft voor omwonenden.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
8.3	Wertsteeg 11, Kerkdriel	Tevens ligt het begin van de verhoogde kruising in de Wertsteeg vanuit Hoenzadriel gezien voor een gedeelte van de inrit van bewoner. Daarmee	In het detailontwerp van de ZOR zal specifiek aandacht worden besteed aan het tegengaan van eventuele wateroverlast. Indien nodig zullen passende maatregelen worden getroffen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		ontstaat (gevaar voor) wateroverlast op zijn inrit. Deze wateroverlast zal niet optreden bij een gelijkvloerse kruising. Passende maatregelen zijn op zijn plaats wanneer het huidige ontwerp niet wordt aangepast, om wateroverlast te voorkomen.		
9.1	Wertsteeg 14, Kerkdriel	Eigenaar van een groot perceel stelt: - Een groot perceel (P54+55), in eigendom bij eigenaar, wordt doorsneden; - Het perceel is 4 hectare groot en in 2013 via een vrijwillige kavelruil in eigendom gekomen. - Het perceel was daarvoor in eigendom van de gemeente; - Het perceel zou, als wordt gekozen voor voorkeursvariant 2, worden doorsneden. Gevolg hiervan is dat een gedeelte van het perceel niet meer bereikbaar zal zijn via de weg. In het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan is hierin ook niet voorzien. Dit betekent concreet dat een gedeelte van het perceel onbruikbaar zal worden, nog los van het feit dat cliënt al een gedeelte van het perceel af zal dienen te staan t.b.v. de aanleg van de weg zelf. Hierbij komt nog dat het gedeelte van het perceel dat wel bereikbaar zal blijven, door de schuine doorsnijding lastig te bewerken zal zijn. - Verder zou de aanleg van de weg door	Met inspreker worden nadere gesprekken gevoerd over de verwerving van gronden en schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat elk (resterend) perceel adequaat ontsloten blijft.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		dit perceel uiteraard consequenties hebben voor regelingen waarmee cliënt te maken heeft op het gebied van bijvoorbeeld GLB subsidies en de mestplaatsingsruimte met alle financiële gevolgen van dien.		
9.2	Wertsteeg 14, Kerkdriel	Tot slot wil eigenaar wijzen op dat het hier gaat om "karakteristieke gronden" die dan ook een bepaalde waarde vertegenwoordigen en extra bescherming verdient.	De ruimtelijke karakteristieken zijn uitvoerig geïnventariseerd in het landschappelijk inpassingsplan (zie bijlage 3 bij de toelichting). De ZOR is op basis van deze inventarisatie landschappelijk ingepast, waarbij rekening is gehouden met de landschappelijke karakteristieken en kwaliteiten.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
9.3	Wertsteeg 14, Kerkdriel	Eigenaar heeft geen zicht op vervangende gronden. Voorkeur gaat uit naar het voortzetten van het huidige gebruik. Als alternatief is het verzoek om te kiezen voor de variant via de Drielse Veldweg.	Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke andere tracés te kijken. Voor een reactie op een tracé dat gebruik maakt van de Drielse Veldweg (zuidelijker gelegen variant) wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 1.6.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
10.1	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	Bewoners zijn het oneens met het voorontwerp. De geprojecteerde weg ligt pal naast de woningen van bewoners. Bewoners menen dat de belangen van omwonenden onvoldoende worden gerespecteerd. Het woon - en leefklimaat wordt onevenredig aangetast, de voorbereiding is op belangrijke vlakken onvolledig en niet alle mogelijke alternatieven zijn afgewogen volgens bewoners. Er zijn volgens bewoners alternatieven te verzinnen die de	Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke andere tracés te kijken.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		belangen van bewoners minder aantasten.		
10.2	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	Uit de 'Quickscan' (Geonius, d.d. 21 juli 2023) en 'Onderzoek stikstofdepositie' (SPAWNP, d.d. 27 juni 2023) blijkt dat er een passende beoordeling moet worden gemaakt. Bewoners betwijfelen (1) of er ooit uitgesloten kan worden dat het Voorontwerp significante negatieve gevolgen zal hebben voor Natura 2000-gebieden en (2) een ontheffing kan worden verkregen.	Er zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd. De mogelijk significante negatieve gevolgen van de aanlegfase zijn in dit onderzoek vergeleken ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie wordt in dit onderzoek gevormd door diverse agrarische bestemmingen, die beëindigd worden. Uit de AERIUS-verschilberekeningen volgt dat de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden niet hoger dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend (incl. intern salderen). Significante negatieve effecten zijn daarmee uit te sluiten. Ten aanzien van stikstofdepositie is dus geen ontheffing nodig. De Aerijs-berekeningen worden voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zo nodig opnieuw uitgevoerd als er voor de vaststelling een nieuwe versie van de Aerijs calculator beschikbaar komt. De uitkomsten van het stikstofdepositieonderzoek staan beschreven in paragraaf 5.9 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast is het stikstofdepositieonderzoek toegevoegd aan bijlage 10 van het bestemmingsplan.	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
10.3	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	De nieuwe weg zorgt voor een transitie van een rustig gebied naar een geluidsintensieve omgeving, te meer omdat een deel van het 80km/u gedeelte langs het perceel van Kievitsham 10 loopt. De aantasting van woon- en leefklimaat is onevenredig en de aanleg van de weg onacceptabel voor bewoners.	Er komt geen 80km/u gedeelte op de ZOR. Van N831 tot Kievitsham wordt het 60km/u (buiten de bebouwde kom). Van Kievitsham tot Geersteeg wordt de maximumsnelheid 30km/u (binnen de bebouwde kom).	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

10.4	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	De conclusie van de Quicksan is dat de voorgenomen aanleg van de ZOR mogelijk leidt tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming met betrekking tot verschillende beschermde soorten. Daarom vermeldt de Quicksan dat er soortgericht onderzoek noodzakelijk is.	Op dit moment wordt een nader ecologisch onderzoek naar specifieke doelsoorten uitgevoerd. Het nader onderzoek naar de andere beschermde soorten vraagt meer tijd, of deze kunnen in deze periode van het jaar niet worden onderzocht. De resultaten van deze soorten zullen in de vastgestelde versie van het bestemmingsplan meegenomen worden. Uit het nader ecologisch onderzoek zal blijken of een ontheffing Wet natuurbescherming nodig is voor beschermde soorten.	Richting vastgestelde fase wordt het bestemmingsplan aangevuld met dit nader onderzoek.
10.5	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	Bewoners menen dat er nog veel uitgezocht moet worden. Daarbij doelen zij op het feit dat het plangebied op 900 meter omringd is door Natuurnetwerk Nederland (zie bijgevoegde kaart). De Quicksan stelt dat het plangebied niet in of direct nabij een NNN-gebied ligt. Bewoners betwisten dit middels voorgaande.	Het plangebied is niet gelegen in of direct nabij een Natuurnetwerk Nederland gebied, waardoor negatieve effecten zijn uitgesloten. Het NNN kent namelijk geen externe werking. 900 meter is dus voldoende afstand. Een nadere beoordeling aan de wezenlijke kenmerken en waarden van NNN is niet aan de orde.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
10.6	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	In het Voorontwerp is niet terug te vinden hoe recht wordt gedaan aan de landschappelijke waarden in de omgeving. Zoals op de Bommeler-Waardenkaart van 25 november 2021 (bijlage bij de structuurvisie 'Omgevingsvisie Bommelerwaard') en in de 'Visie Zon en Wind Maasdriel' van juni 2021 te zien is, is het gebied waarin bewoners wonen en waar de ontsluitingsweg in komt gekenmerkt als 'komgronden'. Een relatief open en grootschalig landschap, rationele kavelstructuren, verspreide agrarische	Voor het planvoornemen is een landschappelijk inpassingsplan gemaakt (zie bijlage 3 van de toelichting). De landschappelijke kenmerken van de komgronden zijn meegenomen in het landschappelijk inpassingsplan. De ZOR tast de openheid van het landschap niet aan, want de weg wordt zonder begeleidende laanbeplanting en gelijkvloers aangelegd. De kruispunten worden uitgevoerd met plateaus en daardoor minimaal opgeheven. Dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en is zo minimaal dat het de openheid van het landschap niet aantast. Bovendien is de aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsroute in Kerkdriel als specifieke verkeersopgave benoemd in de Omgevingsvisie Bommelerwaard. In de visiekaart is het voorlopige tracé van de ZOR zichtbaar als grijze lijn. Het planvoornemen is dus in lijn met de Omgevingsvisie.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>bebouwing langs wegen zijn kenmerken van de komgronden die door de ontsluitingsweg worden aangetast. Door de aanleg van een intensief te gebruiken autoweg, waar men harder mag rijden dan in de rest van het gebied, worden het open landschap en de kavelstructuren doorbroken. Daarbij wordt de ontsluitingsweg juist niet langs agrarische percelen, maar door een woonwijk aangelegd, terwijl karakteristiek voor de komgrond juist de combinatie van agrarische bebouwing en wegen is.</p>		
10.7	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	<p>Blijkens de bijlagen bij het Voorontwerp heeft het College verschillende alternatieven beoordeeld voordat zij tot het uiteindelijke ontwerp van de ontsluitingsweg is gekomen. Bewoners merken op dat twee ontwerpen (alternatieven A en B), die tegemoetkomen aan de bezwaren in de omgeving, niet terug te vinden zijn in de alternatievenstudie. Deze alternatieven zijn blijkens de alternatievenstudie niet onderzocht. Bewoners verzoeken het College om deze alternatieven te overwegen.</p>	<p>In bijlage 1 van de vormvrije m.e.r.-beoordeling (bijlage 5 van de bestemmingsplantoelichting) is de verantwoording van het tracé beschreven. Daarbij worden de bevindingen vanuit verschillende milieuaspecten aangegeven. Hieruit volgt dat A en B slechter scoren dan de andere varianten.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>
10.8	Kievitsham 6, 8 en 10, Kerkdriel	<p>Geonius (d.d. 18 juli 2023) heeft in het 'Vooronderzoek Conventionele Explosieven' vastgesteld dat het plangebied en de omgeving worden</p>	<p>Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de aanleg van de ZOR wordt een nader onderzoek uitgevoerd naar explosieven. Indien nodig zullen eventueel noodzakelijke maatregelen worden getroffen.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

		<p>aangemerkt als verdachte gebieden aangewezen voor de aanwezigheid van verschillende soorten munitie. Dit betekent volgens de bewoners dat pas kan worden besloten of het Voorontwerp verder in procedure kan worden gebracht als (1) vaststaat dat er geen explosieven in de omgeving aanwezig zijn of (2) verzekerd is (in de planregels) dat er geen aanleg- of andere grondroerende werkzaamheden mogen plaatsvinden als er geen toereikende detectie- en opruimingsmaatregelen worden genomen. Het voorontwerp voorziet hier niet in en kan daarom bij werkzaamheden een voor bewoners onveilige situatie opleveren, waar de gemeente aansprakelijk voor wordt geacht.</p>		
11.1	Kievitsham 7, Kerkdriel	<p>Het tracé van de ZOR zal het woongenot en privacy aantasten, maar ook voor geluids- en trillingshinder zorgen. Tevens zal er sprake zijn van planschade.</p>	<p>De ZOR blijft hier binnen de huidige water- en verkeersbestemming. Er kan dus geen sprake zijn van onevenredige aantasting van de privacy. Tijdens de aanlegfase van de ZOR zal worden gemonitord of sprake is van trillingen, zodat eventuele schade kan worden voorkomen.</p> <p>Bij het ontwerp van de ZOR is het uitgangspunt dat materialen worden gebruikt die zo min mogelijk trillingen zullen veroorzaken. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld zal een onderzoek worden uitgevoerd naar trillingshinder, conform de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen".</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

			Indien sprake is van waardedaling van de woning van inspreker dan kan een beroep worden gedaan op de wettelijke regeling voor planschadevergoeding.	
11.2	Kievitsham 7, Kerkdriel	De noodzaak van de nieuwe ontsluitingsroute is niet aangetoond. Het voorontwerp bestemmingsplan borduurt slechts voort op het aanwijzingsbesluit en bevat geen nieuwe inzichten of afwegingen. Alternatieven zijn tot op heden niet of onvoldoende onderzocht. Het voorontwerp bestemmingsplan is strijdig met het beginsel van een zorgvuldige voorbereiding.	In paragraaf 3.2 van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan wordt de nut en noodzaak van de ZOR beschreven. Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke andere tracés te kijken. Er zijn voldoende motiverende redenen gegeven in de variantenstudie waarom het gekozen tracé het meest geschikt is en waarom de afgevalen tracés minder geschikt zijn.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
11.3	Kievitsham 7, Kerkdriel	De genoemde verkeersdruk in de dorpskern, die de ZOR zou oplossen, wordt primair veroorzaakt door de zandbedrijven. De oplossing is niet de ZOR, maar het opkopen of verplaatsen van de zandbedrijven.	De verkeersdruk wordt niet primair veroorzaakt door de zandbedrijven. Met het verder ontwikkelen van dit gebied is een betere ontsluiting wenselijk. Voor de kern Velddriel geldt dat de verkeersdruk hier mede veroorzaakt wordt door verkeer tussen Kerkdriel en de A2 (en vice versa). Met de ZOR wordt een deel van dit verkeer om Kerkdriel heen geleid, wat leidt tot een afname van de verkeersoverlast.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
11.4	Kievitsham 7, Kerkdriel	Het is prematuur om een bestemmingsplan in procedure te brengen terwijl er slechts aannames worden gedaan over geplande nieuwbouw aan de Bussenerweg en dat de gemeente ervan uit gaat dat de zandbedrijven al vertrokken zijn als de weg klaar is.	De geplande nieuwbouw aan de Bussenerweg is geen aanname. Op 9 mei 2023 is een omgevingsvergunning verleend voor de woningbouwontwikkeling Bussenerweg. Deze vergunning is ook zichtbaar op ruimtelijkeplannen.nl. Verder bestaat er geen causaal verband tussen aanleg ZOR en verplaatsing zandbedrijven, zie ook antwoord op inspraakreactie 1.2.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

11.5	Kievitsham 7, Kerkdriel	De ZOR zal niet slagen voor de toets aan goede ruimtelijke ordening, omdat de weg in strijd is met het gemeentelijke monumentenbeleid. Daarnaast rijst de vraag waarom de ZOR geprojecteerd wordt door een duur en monumentaal bebouwd gebied, terwijl een alternatief veel minder kosten met zich meebrengt (richting Hoenzadriel). Er is op deze manier sprake van kapitaalvernietiging op meerdere fronten.	De ZOR gaat niet dwars door gemeentelijke of Rijksmonumenten. De ZOR volgt hier de Kievitsham en blijft binnen de huidige verkeers- en waterbestemming.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
11.6	Kievitsham 7, Kerkdriel	De ZOR is een bedrijfsactiviteit, waarop de Bedrijven- en milieuzonering van toepassing is.	Een weg is geen bedrijfsactiviteit, zoals opgenomen in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
11.7	Kievitsham 7, Kerkdriel	Financiële onderbouwing ontbreekt. Zonder rentevergoeding duurt het 50 jaar om het genoemde bedrag van 20 miljoen euro af te lossen door er jaarlijks € 400.000,- voor uit te trekken.	In paragraaf 7.1 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Er is een raadsbesluit genomen op 9 december 2021 waarmee (voorbereidings)krediet beschikbaar is gesteld voor de ZOR. Voor de Zuidelijke Ontsluitingsroute wordt een externe financiering aangetrokken. Leningen leiden tot aflossingen afhankelijk van de gekozen tijdsduur en variant. Aflossen en afschrijven zijn overigens twee verschillende begrippen met een andere betekenis. <ul style="list-style-type: none"> • Aflossen is het terugbetalen van geleend geld (drukt niet op begroting) om investeringen te financieren en leidt tot een uitgaande kasstroom. • Afschrijven is de waardevermindering in de loop van de tijd van een investering. Hetzelfde geldt voor de rentelasten als gevolg van de leningen. De gemeente spaart momenteel jaarlijks € 500.000,- vanuit de 	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

			begroting zodat een reserve wordt opgebouwd om de kapitaallasten (afschrijving en rente) op te vangen.	
11.8	Kievitsham 7, Kerkdriel	Kan de gemeente Maasdriel bovengenoemde lening dragen? De solvabiliteit ligt met 23% onder het gezonde minimum (geldersefinancien.nl).	De gemeente investeert in allerlei projecten. Voor deze investeringen is financieringsbehoefte noodzakelijk en daarvoor worden, als de eigen middelen niet aanwezig zijn, externe financieringen afgesloten. 20% is de kritieke grens, daar zit de gemeente momenteel nog boven. De toename van het volume in leningen en de gestegen rente drukken op de begroting. Dit heeft een weerslag op de financiële fitheid van de gemeente, wat te zien is in de kengetallen van de gemeente. De solvabiliteit daalt en de netto schuldquote stijgt. De gemeente blijft op dit vlak alert voor wat betreft de financiële positie om een gezonde gemeente te zijn en te blijven.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
11.9	Kievitsham 7, Kerkdriel	In de plantoelichting wordt gesteld dat met het raadsbesluit van 9 december 2021 "krediet beschikbaar is gesteld voor de ZOR". Dit krediet betreft een voorbereidingskrediet van € 5 miljoen en dat is onvoldoende om tot uitvoering van het plan over te gaan.	Die middelen zijn inderdaad niet voldoende voor de aanleg van de Zuidelijke Ontsluitingsroute. De middelen uit het door de raad op 9 december 2021 verstrekte startkrediet van € 5 miljoen dienen voor de voorbereidingskosten en (beperkte) grondverwerving. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan door de raad in het najaar 2024 stelt de raad de resterende benodigde middelen voor de uitvoering ter beschikking.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
12	Kievitsham 14, Hoenzadriel	1. Bewoner, wonend aan de Kievitsham 14 te Hoenzadriel, kan zich niet verenigen met de inhoud van het voorontwerpbestemmingsplan. Eigenaar heeft eerder, d.d. 12 november 2021, een bezwaarschrift ingediend tegen het besluit van 12 oktober 2021 waarbij het perceel voorlopig is aangewezen als grond waarop de artikelen 10 t/m 15 en	Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.1.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>24 en 26 van de Wvg van toepassing zijn. De inhoud van dat bezwaarschrift kan als ingelast worden beschouwd.</p> <p>2. Het tracé van de ZOR zal het woongenot en privacy aantasten, maar ook voor geluids- en trillingshinder zorgen. Het tracé is onder het slaapkamerraam gepland en zal leiden tot verstoring van de nachtrust. Tevens zal er sprake zijn van planschade.</p> <p>3. De noodzaak van de nieuwe ontsluitingsroute is niet aangetoond. Het voorontwerp bestemmingsplan borduurt slechts voort op het aanwijzingsbesluit en bevat geen nieuwe inzichten of afwegingen. Alternatieven zijn tot op heden niet of onvoldoende onderzocht. Het voorontwerp bestemmingsplan is strijdig met het beginsel van een zorgvuldige voorbereiding.</p> <p>4. De genoemde verkeersdruk in de dorpskern, die de ZOR zou oplossen, wordt primair veroorzaakt door de zandbedrijven. De oplossing is niet de ZOR, maar het opkopen of verplaatsen van de zandbedrijven.</p> <p>5. Het is prematuur om een bestemmingsplan in procedure te brengen terwijl er slechts aannames</p>	<p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.2.</p> <p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.3.</p> <p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.4.</p> <p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.5.</p>	
--	--	---	---	--

		<p>worden gedaan over geplande nieuwbouw aan de Bussenerweg en dat de gemeente ervan uit gaat dat de zandbedrijven al vertrokken zijn als de weg klaar is.</p> <p>6. De ZOR zal niet slagen voor de toets aan goede ruimtelijke ordening, omdat de weg in strijd is met het gemeentelijke Monumentenbeleid. Daarnaast rijst de vraag waarom de ZOR geprojecteerd wordt door een duur en monumentaal bebouwd gebied, terwijl een alternatief veel minder kosten met zich meebrengt (richting Hoenzadriel). Er is op deze manier sprake van kapitaalvernietiging op meerdere fronten.</p> <p>7. De ZOR is een bedrijfsactiviteit, waarop de Bedrijven- en milieuzonering van toepassing is.</p> <p>8. Financiële onderbouwing ontbreekt. Zonder rentevergoeding duurt het 50 jaar om het genoemde bedrag van 20 miljoen euro (door de wethouder) af te lossen door er jaarlijks €400.000 voor uit te trekken.</p> <p>9. Kan de gemeente Maasdriel bovengenoemde lening dragen? De solvabiliteit ligt met 23% onder het gezonde minimum (geldersefinancien.nl).</p>	<p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.6.</p> <p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.7.</p> <p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.8.</p> <p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.9.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>10. In de plandoelichting wordt gesteld dat met het raadsbesluit van 9 december 2021 “krediet beschikbaar is gesteld voor de ZOR”. Dit krediet betreft een voorbereidingskrediet van €5 miljoen en dat is onvoldoende om tot uitvoering van het plan over te gaan.</p>	<p>Zie antwoorden bij inspraakreactie 11.10.</p>	
13	<p>Wertsteeg (sectie N, perceel 1194, 6.310m2), Kerkdriel</p>	<p>Eigenaren zijn voornemens om de grond thans aan te wenden voor de bouw van een woonhuis middels aankoop van een VAB (vrijkomende agrarische bebouwing) titel. Daarnaast heeft een projectontwikkelaar een koopvoorstel gedaan om de grond te verwerven voor toekomstige woningbouw. Een deel van de eigenaren overweegt om de gronden te willen gebruiken voor een transportbedrijf, omdat zij dit eerder elders ook al hebben verkregen. Het buurperceel heeft de bedrijfsbestemming met deze mogelijkheid voor een transportbedrijf ook.</p> <p>Indien het perceel de bestemming verkeer krijgt, dan heeft dit waardevermindering van de grond tot gevolg. Daarnaast zal de overblijvende grond niet meer geschikt zijn voor een alternatieve bestemming.</p>	<p>Het verkregen hebben van een bestemming elders voor een bepaalde bedrijfsonderneming biedt geen grond voor hetzelfde recht elders. Elke verandering van het bestemmingsplan dient op zichzelf volgens de gehele procedure beoordeeld te worden. Dat het naburige perceel de juiste bedrijfsbestemming heeft maakt het echter wel aannemelijk dat het huidige perceel middels de juiste procedure ook deze bestemming zou kunnen krijgen van de gemeente. Echter, dat is niet aan de orde omdat het perceel (grotendeels) een verkeersbestemming krijgt.</p> <p>De gemeente betaalt bij aankoop van grond de voor de betreffende grond geldende marktwaarde, waarbij de marktwaarde wordt bepaald door de hoogste van de volgende twee: ofwel de waarde in de huidige bestemming ofwel de waarde in de toekomstige bestemming.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

14	Paterstraat 47, Kerkdriel	<p>Bewoner maakt zich zorgen over de geluidsbelasting en stofvorming. Men heeft nu al overlast van veel verkeer aan de Paterstraat en stelt dat dit veel erger wordt naarmate dit geluid en ook de stofvorming die hierbij vrijkomt zich verplaatst naar de achterzijde van locatie van bewoner.</p>	<p>De woning van inspreker is gelegen op een afstand van circa 100 meter vanaf de ZOR. Enige overlast als gevolg van geluid en stof zal, als er al sprake van is, minimaal zijn.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 6 van de bestemmingsplantoelichting) blijkt dat voor de locatie Paterstraat 47 alle berekende geluidsbelastingen onder de voorkeurswaarde van 48 dB blijven.</p> <p>Bovendien zal een toename van het verkeer op de ZOR ook leiden tot een afname op de Paterstraat. Verkeer op korte afstand van de woning wordt zo vervangen door verkeer op grote afstand van de woning.</p> <p>Inmiddels is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, dat als bijlage 13 bij de bestemmingsplantoelichting is gevoegd. Hieruit blijkt dat zowel in de situatie zonder als in de situatie na planrealisatie, de berekende concentraties, ten gevolge van het (extra) verkeer op de wegen ruim lager zijn dan de grenswaarden. Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vormt. Het luchtkwaliteitsonderzoek wordt toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan.</p>	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
15.1	Sassertweg 1, Velddriel	<p>Bewoner kan zich niet verenigen met het voorontwerpbestemmingsplan. De beoogde nieuwe ontsluiting is niet mogelijk waardoor het bedrijf van inspreker in de bedrijfsvoering wordt belemmerd.</p> <p>Het bestemmingsplan ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Uit nader onderzoek is gebleken dat de aansluiting op de nieuwe weg alleen op de voorgestelde wijze mogelijk is. In overleg met de inspreker zal worden nagegaan hoe in de toekomstige situatie sprake kan blijven van een adequate bedrijfsvoering/routing. Indien als gevolg hiervan sprake is van planschade dan kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt afdoende gemotiveerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

15.2	Sassertweg 1, Velddriel	Volgens inspreker is de gemeenteraad onbevoegd tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Zuidelijke Ontsluitingsroute Maasdriel' zoals u dat nu ter inzage heeft gelegd. De reden is dat delen van de ontsluitingsroute over gronden lopen die zijn meegenomen in een inpassingsplan. Dit is echter op grond van artikel 3.26 Wro niet toegestaan.	Vanwege het verbod zoals opgenomen in artikel 3.26 Wro heeft de provincie in de 'Herziening inpassingsplan en reparatie inpassingsplan tuinbouw Bommelerwaard' (vastgesteld d.d. 8 februari 2023) in artikel 33.3 bepaald dat de gemeenteraad van Maasdriel bevoegd is om voor de betrokken gronden een bestemmingsplan vast te stellen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
15.3	Sassertweg 1, Velddriel	Inspreker stelt dat de nut en noodzaak ontbreekt voor de Zuidelijke ontsluitingsroute zoals deze nu in het voorontwerp planologisch is vormgegeven. Derhalve stelt inspreker dat het plan - indien het plan ongewijzigd wordt vastgesteld - in strijd is met artikel 3.1 Wro. Ook is sprake van strijd met artikel 3:2, artikel 3:4 en artikel 3:46 Awb.	In paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is de nut en noodzaak van de ZOR beschreven. Daarmee is er geen sprake van strijd met de genoemde wetsartikelen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
15.4	Sassertweg 1, Velddriel	Het blijft inspreker onduidelijk aan de hand van welke objectieve gegevens de leefbaarheid en veiligheid onder druk staat in de kernen. Een motivering die niet is gebaseerd op actuele, objectieve gegevens is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Volgens inspreker is deze motivering innerlijk tegenstrijdig met de gegeven onderbouwing in bijlage 2 "weging van varianten". Daarin wordt gesteld dat de ontwikkeling van de ZOR is ingegeven door de aanwezige verkeersdruk op de	Samen werken we aan een veilig, bereikbaar én leefbaar Maasdriel. Daarvoor komt de nieuwe route ten zuiden van de Laarstraat en de Paterstraat: de Zuidelijke ontsluitingsroute (ZOR). De route ontlast een aantal belangrijke wegen in Velddriel en draagt bij aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van Kerkdriel-Zuid. De route zorgt dat het toenemende verkeer in de toekomst veilig en goed blijft doorstromen. Daarnaast zijn mogelijke toekomstige ontwikkelingen meegenomen in het verkeersmodel, zodat de capaciteit van de ZOR berekend is op deze aantallen en ook de geluidbelasting berekend is op deze ontwikkelingen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>Paterstraat. De Paterstraat maakt geen onderdeel uit van de kernen. Tevens beargumenteert inspreker dat zolang er geen onherroepelijke plannen zijn met betrekking tot de buitendijkse woonplannen in Kerkdriel en het verdwijnen van zandbedrijven kan dit geen argument opleveren vóór de ZOR.</p>	<p>Dit betreft voornamelijk, naast de autonome verkeerstoename voor 2030, de woningbouwontwikkelingen aan het Maasfront, Kerkdriel-Zuid en Velddriel. Om te zorgen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De problematiek van het verkeer door de dorpskernen van Velddriel en Kerkdriel niet nog langer voortduurt. • De woning- en bedrijfsontwikkelingen langs de route kunnen doorgaan. <p>De nieuwe ontsluitingsroute borgt de betere bereikbaarheid voor bedrijven en woningbouw, als ook dat het toenemende verkeer in de toekomst veilig en goed blijft doorstromen.</p> <p>Overigens maakt de Paterstraat wel onderdeel uit van de kern.</p>	
15.5	Sassertweg 1, Velddriel	<p>De nut en noodzaak voor een rotonde ontbreekt in het voorgestelde plan. In bijlage 2 "weging van varianten" wordt de rotonde losgekoppeld van de Zuidelijke ontsluitingsroute. Op pagina 14 van de memo valt te lezen dat de rotonde zorgt voor een betere aansluiting van de Sassertweg op de Provincialeweg. Hiermee wordt het achtergelegen gebied beter ontsloten en kan het ontwikkeld worden voor bedrijvigheid. Een concreet streefbeeld voor wat betreft die perspectieven ontbreekt echter. Een dergelijk doorvertaling in een concreet beeld is ook niet gemaakt in de thans geldende structuurvisie. Meer dan een aanduiding in de visiekaart als "Herstructurering/ doorontwikkeling tuinbouw" is in de structuurvisie niet te vinden. De behoefte van een dergelijke</p>	<p>Een gewone rotonde heeft onvoldoende afwikkelcapaciteit. Verkeerslichten hebben in ochtendspits en avondspits al een zeer lange cyclustijd. De turborotonde biedt voldoende capaciteit en kent ook hoge restcapaciteit in het kader van autonome groei in toekomst. De rotonde zelf staat in de structuurvisie (omgevingsvisie) inderdaad niet aangeduid, maar op de visiekaart is het voorlopige tracé van de ZOR wel zichtbaar als grijze lijn.</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

		rotonde wordt dus evenmin duidelijk in relatie tot deze gewenste ontwikkelrichtingen.		
15.6	Sassertweg 1, Velddriel	<p>Inspreker betwist primair de nut en noodzaak voor een ontsluitingsroute. Er heeft geen tot beperkte weging van alternatieven plaatsgevonden. Uit de onderbouwing van de alternatievenstudie niet dat een variantenstudie is gedaan naar andere opties dan een rotonde.</p> <p>In het kader van alternatievenonderzoek zou het wenselijk zijn dat eerst maximaal wordt ingezet op het mee koppelen van een betere ontsluiting met het maatregelenpakket voor de A2, alvorens wordt gekozen voor een tracé dat dwars het komgebied doorsnijdt, welke uitmondt op een turborotonde met alle gevolgen van dien voor inspreker.</p> <p>Inspreker stelt dat de provincie heeft vastgelegd waar de rotonde komt, omdat de rotonde niet rijmt met de voorkeursvariant in het beleidsstuk "Visie verkeersmaatregelen herstructurering glastuinbouw Bommelerwaard 2014-2020". Hierin is duidelijk gekozen voor een andere situering van de rotonde om het gewenste achtergelegen gebied beter te laten ontsluiten. Met betrekking tot alternatieven heeft inspreker geschakeld met een verkeerskundige. Hierover zal</p>	<p>Voor de onderbouwing van de turborotonde wordt verwezen naar inspraakreactie 1.3.</p> <p>De MIRT A2 is 'on hold' geplaatst door het ministerie. Daarmee wordt het maatregelenpakket A2 opnieuw herzien. Op dit moment kan derhalve geen informatie hieruit worden onttrokken voor het bestemmingsplan van de ZOR. Daarnaast heeft het maatregelenpakket geen effect op de locatie van de rotonde.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		inspreker nog een memo inbrengen als nadere reactie.		
15.7	Sassertweg 1, Velddriel	In het verlengde van de vorige grond stelt inspreker zich op het standpunt dat het voorgenomen plan in strijd is met de Visie verkeersmaatregelen herstructurering glastuinbouw Bommelerwaard 2014-2020. In de visie zijn de voorgenomen ontsluiting en rotonde anders gesitueerd dan het opgenomen streefbeeld reserveconcentratiegebied Velddriel. Ook om die reden is het voorgenomen plan in strijd met artikel 3.1 Wro en de artikelen 3:2, 3:4 en artikel 3:46 Awb.	In de visie is de ZOR zeer indicatief weergegeven. Op basis van onderzoek is vervolgens de beste ligging bepaald. In bijlage 1 van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is de verantwoording van de tracékeuze uitgebreid omschreven. Bovendien is de visie niet juridisch bindend.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
15.8	Sassertweg 1, Velddriel	Inspreker stelt dat de toegang aan de N381 verdwijnt door het plan. Hierdoor verdwijnt ook zijn toegang tot de woning. Eveneens is zijn bedrijfsvoering geënt op de toegang via de N381. De bedrijfsprocessen kunnen onmogelijk worden uitgevoerd aan de achterkant van de bedrijfsbebouwing. De toegang via de Sassertweg is daarmee niet toereikend voor de bedrijfsvoering en de woning. De woning wordt in de voorgestelde nieuwe situatie niet reëel ontsloten. Behalve op het perceel waarop de bedrijfsbebouwing en de woning staat, krijgt inspreker ook op andere percelen te maken met beperkingen. Zo wordt de toegang tot	Het klopt dat de ontsluiting op de N381 komt te vervallen door aanleg van de rotonde. Voor de toegang is een alternatief bedacht. Op 19 juli is deze variant in een gesprek getoond door gemeente (namelijk via Sassertweg na rotonde). De gemeente gaat graag in gesprek met inspreker om dit alternatief nader uit te werken. Daarbij kan ook worden gesproken over de ontsluiting van het fruitperceel aan de oostzijde van de Provincialeweg (aansluiting via Hamstraat op de ZOR).	De reactie leidt vooralsnog niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Indien dit nodig blijkt kunnen bij de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen worden doorgevoerd.

		<p>het fruitperceel aan de Sellikstraat/Provincialeweg aan de voorzijde volledig geblokkeerd. Dit betreft het perceel dat bij u kadastraal bekend is onder gemeente Maasdriel, sectie M, nr. 1964.</p>		
15.9	Sassertweg 1, Velddriel	<p>Belangenafweging en deugdelijke motivering ontbeert voor wat betreft geluid. Noch uit de toelichting, noch uit de onderliggende bijlagen behorende bij de toelichting, is inzicht gegeven in de toename ten opzichte van de huidige situatie. Evenmin blijkt dat getoetst is of, indien het plan wordt gerealiseerd, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Inspreker stelt dat in het akoestisch rapport uitsluitend is ingegaan op het aspect geluid op grond van de Wet geluidhinder. Het voldoen hieraan is slechts een indicatie. Het voldoen aan deze eisen brengt immers nog niet mee dat zonder meer sprake is van een aanvaard woon- en leefklimaat voor wat betreft het aspect geluid. Inspreker vindt dat de tuin en bijgebouwen hadden moeten worden meegewogen. Verder stelt client dat in verband met de toets aan een goed woon- en leefklimaat uit had moeten worden gegaan van de gecumuleerde geluidbelastingen bij de woningen.</p>	<p>In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is getoetst aan de huidige wet- en regelgeving. Voor de N831 is de situatie 1 jaar voor de aanleg van de rotonde vergeleken met 10 jaar na realisatie van deze rotonde. De wetgeving is pas van toepassing als er iets wijzigt, zoals in dit geval bij realisatie van een nieuwe rotonde en een nieuwe weg. Het klopt dat de huidige situatie anno 2023 niet onderzocht is. Volgens de wet gelden er alleen normen ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen (woningen, scholen etc.). Tuinen en bedrijven vallen daarbuiten.</p> <p>In het akoestisch onderzoek (bijlage 6 bij de plantoelichting) is op pagina's 8 en 9 aangegeven in welke situaties welke correcties op de geluidberekeningen mogen worden toegepast. In de berekeningen wordt namelijk rekening gehouden met de geluidemissie van het huidige Nederlandse wagenpark en dat wordt stiller.</p> <p>Er is voor de N831 een aftrek van 2 dB toegepast waar de rijsnelheid 80 km/uur bedraagt (ter plaatse van uw woning) en een aftrek van 5 dB waar een rijsnelheid van 50 km/uur geldt (noordelijk deel van de N831, binnen de bebouwde kom).</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>

		<p>Inspreker kan niet volgen waarom een correctie van 5 dB wordt toegepast gelet op artikel IIOg Wgh juncto artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Immers daaruit volgt dat 5 dB als correctie geldt voor overige wegen. Het gaat ter plaatse van de locatie van cliënt niet om een overige weg. Immers de locatie ligt gelegen aan de N-weg en hier is een snelheid van 80 km/uur toegestaan.</p>		
15.10	Sassertweg 1, Velddriel	<p>Inspreker stelt dat een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist voor wat betreft trillinghinder. Dit aspect is in zijn geheel niet meegewogen bij dit voorontwerpplan, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>In de verdere uitwerking wordt voor de kruisingen bepaald wat de best mogelijke maatregel is om de snelheid te verlagen. Hierin wordt gezocht naar een optimum tussen de effectiviteit van de maatregel, de uniformiteit van het wegbeeld en de mate van hinder die de maatregel heeft voor omwonenden.</p> <p>Tijdens de aanlegfase van de ZOR zal worden gemonitord of sprake is van trillingen, zodat eventuele schade kan worden voorkomen.</p> <p>Bij het ontwerp van de ZOR is het uitgangspunt dat materialen worden gebruikt die zo min mogelijk trillingen zullen veroorzaken. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld zal een onderzoek worden uitgevoerd naar trillingshinder, conform de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen".</p>	<p>De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.</p>
15.11	Sassertweg 1, Velddriel	<p>Inspreker stelt dat onzorgvuldig onderzoek is verricht naar de impact van het plan op hun woon- en leefklimaat ten aanzien van lichthinder. Onderzoek hiernaar ontbreekt.</p>	<p>De gemeente zal met de bewoners hierover in gesprek gaan om na te gaan wat de mate van lichthinder is en of zichtwerende /-beperkende maatregelen genomen kunnen worden.</p>	<p>De reactie leidt vooralsnog niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Indien dit nodig blijkt kunnen bij de vaststelling van het bestemmingsplan</p>

				wijzigingen worden doorgevoerd.
15.12	Sassertweg 1, Velddriel	Inspreker stelt dat het plan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist voor wat betreft fijnstof. Dit aspect is in zijn geheel niet meegewogen bij dit voorontwerpplan, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.	Inmiddels is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Dit is als bijlage 13 bij de plantoelichting gevoegd. Hieruit blijkt dat zowel in de situatie zonder als in de situatie na planrealisatie, de berekende concentraties, ten gevolge van het (extra) verkeer op de wegen ruim lager zijn dan de grenswaarden. Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vormt.	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
15.13	Sassertweg 1, Velddriel	Inspreker stelt dat de bereikbaarheid van het perceel onvoldoende is geborgd: de bedrijfslocatie wordt niet reëel ontsloten en de woning van inspreker wordt onbereikbaar. De bedrijfsbebouwing van cliënt wordt grotendeels onbruikbaar voor de bedrijfsvoering. De bedrijfsprocessen kunnen namelijk onmogelijk worden uitgevoerd aan de achterkant van de bedrijfsbebouwing. Het bestemmingsplan staat de thans ingerichte bedrijfsvoering met behorende bedrijfsprocessen in de weg en de nieuw voorgestelde ontsluiting biedt geen perspectief om de huidige bedrijfsvoering ongewijzigd voor te zetten. Tevens is de voorgestelde ontsluiting naar de Sassertweg ter hoogte van halverwege het aanwezige bedrijfsgebouw, voorzien van een toegangslus, geen reële ontsluitingsoptie.	Gemeente gaat graag in gesprek met u over de ontsluiting van het perceel, om samen te kijken naar een passende oplossing.	De reactie leidt voorsnog niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Indien dit nodig blijkt kunnen bij de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen worden doorgevoerd.

15.14	Sassertweg 1, Velddriel	<p>Inspreker is van mening dat de in het kader van het plan uitgevoerde watertoets ondeugdelijk is, omdat een waterparagraaf ontbreekt. Het water gaat naar het laagste punt, hetgeen gevolgen heeft voor het perceel van inspreker. Uit de toelichting en tekeningen blijkt dat na de geplande aanleg van de weg, (met name) in 'zaksloten' zal worden afgewaterd. In de directe nabijheid van inspreker worden watergangen gedempt of aangepast. Ook wordt een duiker verwijderd en aangepast. Los dat niet helder wordt of nu sprake is van demping of aanpassing van een sloot of duiker, hebben beide handelingen grote gevolgen voor de waterhuishouding in de nabijheid van de percelen van inspreker. Deze gevolgen zijn in het geheel niet onderzocht. Ook blijkt niet uit het plan hoe de waterhuishouding van inspreker tijdens de uitvoering van de aanlegwerkzaamheden wordt geborgd en ook daarna op orde is. Dit is immers niet gewaarborgd in het plan.</p>	<p>Er is een waterhuishoudkundig plan opgesteld en afgestemd met het Waterschap. Op basis van dit plan is de waterparagraaf in het bestemmingsplan opgesteld. Uit het waterhuishoudkundig plan is niet gebleken dat er sprake zou zijn van een verslechtering van de waterhuishoudkundige situatie op het perceel van inspreker. Op de wijze waarop sloten en duiker worden vorm gegeven zal nader worden ingegaan in het waterhuishoudkundig plan, dat in overleg met het Waterschap wordt opgesteld.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
16.1	Kievitsham 12, Kerkdriel	<p>Het voorontwerpplan biedt alleen een oplossing voor de champignon bedrijven. Een oplossing voor de zand- en grindbedrijven zoekt u door een verplaatsing. U zegt zelf in diverse publicaties dat de aanleg van de ZOR niet</p>	<p>Ambitie is de verplaatsing van de zandbedrijven, zodat de vrachtwagens niet over de ZOR gaan rijden. Er is geen besluit genomen dat de aanleg niet door kan gaan als de bedrijven niet zijn verplaatst. Lees ook de beantwoording bij inspraakreactie 1.2.</p> <p>Daar waar sprake is van gebiedsontwikkeling, moet worden voldaan aan wet- en regelgeving en landschappelijke inpassing.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>door kan gaan als die bedrijven niet verplaatst zijn.</p> <p>U zoekt een oplossing voor een betere verbinding tussen Kerkdriel en de A2. Geen verplaatsing van knelpunten, ontzien van de kern Velddriel, de verkeersafwikkeling aan de zuidzijde Kerkdriel. In de studie van 2010 doet u voor alle varianten gedegen onderzoek. Duidelijk is daarbij dat in die varianten nadrukkelijk is gekeken naar de doorsnijding van de te verwachten nieuwbouwontwikkeling Kerkdriel Zuid. Er wordt nadrukkelijk gesteld (zie bv rapport BRO blz. 20) op de aanleg van de ZOR langs de nieuwe wijk Kerkdriel Zuid. Er wordt later nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de ontwerpopgave voor de ontwikkeling Kerkdriel Zuid.</p> <p>Plotseling worden alle eerdere problemen vergeten en is doel van de aanleg de aanwezige verkeersdruk op de Paterstraat te verminderen. Men refereert nog even aan het feit dat door de verplaatsing van de zandbedrijven de verkeersdruk op de Paterstraat ook al afneemt. 2e doel is de verkeersdruk in de kern van Velddriel te verlagen. Dit blijkt niet de Voorstraat maar de Provincialeweg N 831 te zijn en specifiek de oversteekbaarheid tijdens de spits (volledigheidshalve ook geluid en luchtkwaliteit).</p>		
--	--	--	--	--

16.2	Kievitsham 12, Kerkdriel	Men spreekt verder over de potentie tot gebiedsontwikkeling langs de nieuwe weg. Vreemd. Is men de openheid en het karakteristieke open komgrondgebied vergeten?	Het gaat om ontwikkelingen in het gebied binnen de bebouwde kom (Wertsteeg tot Kievitsham), die geen onderdeel uitmaken van de ZOR. De ZOR wordt gelijkvloers aangelegd, dus tast de openheid van het komgrondgebied niet aan.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
16.3	Kievitsham 12, Kerkdriel	Volgens inspreker wordt voorkeursvariant 3 te makkelijk weggestreept, omdat deze een verkeersaantrekkende werking heeft. Is dat niet de bedoeling van een omleidingsroute?	Voorkeursvariant 2 en 3 uit het document bijlage 2 Weging varianten volgen hetzelfde tracé, maar verschillen alleen in de toegestane maximumsnelheid. Voorkeursvariant 2 is de variant waarop het tracé van de ZOR is gebaseerd. De passage "Eigenlijk te aantrekkelijk, vanuit de verkeersmodellen blijkt dat verkeer door Kerkdriel gaat rijden om deze route te nemen, hierdoor neemt de verkeersdruk op een aantal straten te veel toe" uit de bijlage 2 Weging varianten heeft betrekking op de maximumsnelheid van de 80km/u die geldt als uitgangspunt in deze variant. Het feit dat de maximumsnelheid in deze variant 80km/u is, zorgt voor de verkeersaantrekkende werking. Hierdoor is voorkeursvariant 3 afgevallen. In het gekozen tracé van de ZOR is uitgegaan van een maximumsnelheid van 60km/u voor het deel buiten de bebouwde kom.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
16.4	Kievitsham 12, Kerkdriel	De huidige voorkeursvariant zou ruimte bieden voor Masterplan Maas. Wie, wat waar en hoe wordt niet genoemd. Verplaatsen zandbedrijven? Verdergaande ontgroning omdat ook op een bijdrage van NIBA (de ontzander en eigenaar van gronden langs 1e gat) wordt gerekend.	In het Masterplan Maas wordt ingezet op het benutten van de kwaliteiten die de ligging aan de Maas biedt. Intensieve recreatie kent een bovenregionaal verzorgingsgebied. In Maasdriel zijn Terras aan de Maas, Gebiedsontwikkeling St. Andries en de Zandmeren de grote trekkers. Voor de toekomst is het van belang deze recreatieve hotspots te versterken door het aanbod uit te breiden en beter te voorzien in de wensen die de bovenregionale doelgroep stelt. Voor het goed functioneren van de recreatieve hotspots is een goede verbinding tussen de hotspots en de transportassen A2 en spoor noodzakelijk. Wanneer de hotspots	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

			<p>worden versterkt zal ook de verkeers-aantrekkende werking groter worden. Het is van belang dat het wegennet hier voldoende capaciteit voor heeft.</p> <p>De omgeving Steigerboom/Zandstraat heeft een kwaliteitsslag nodig. Door het verplaatsen van de zandoverslagbedrijven en het ontwikkelen van de vrijkomende ruimte kan worden bijgedragen aan het bieden van een onderscheidend woonmilieu aan de Maas in combinatie met het versterken van het recreatiegebied in de vorm van een openbaar gebied/boulevard. Een dergelijke ontwikkeling draagt ook bij aan het economisch draagvlak van Kerkdriel.</p> <p>Ook de Zandmeren zijn een toeristisch-recreatieve trekker met potenties voor verdere uitbouw tot dé toeristische hotspot van het gebied: voor dagrecreatie, evenementen, verblijfsrecreatie, waterrecreatie en een zone voor intensieve water gerelateerde recreatie. Er worden reeds stappen in de goede richting gezet om de status van toeristische hotspot te verkrijgen.</p> <p>https://maasdriel.raadsinformatie.nl/document/9347680/1/2020-09-10+koersdocument+maasdriel</p>	
16.5	Kievitsham 12, Kerkdriel	Door inspreker wordt gesteld dat de verkeersafwikkeling Paterstraat/Hintham (dijk) door het recreatieverkeer nauwelijks zal toenemen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er ca. 775 woningen gebouwd zullen worden in Kerkdriel Zuid fase 1 en Rivierfront. Is er toch sprake van een verkeerstoename?	Het klopt dat er sprake is van een verkeerstoename. Dit is meegenomen in het verkeersmodel, dat gebruikt is voor het akoestisch onderzoek dat als bijlage 6 bij de plantoelichting is gevoegd.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

16.6	Kievitsham 12, Kerkdriel	<p>Akoestisch rapport vergeet de effecten voor Kievitsham 10 en 14 mee te nemen. Geen vermelding. Idem Hamstraat 3a. Liggen direct naast de nieuw aan te leggen weg. Wat zijn hier de effecten? Geluidsberekening nodig?</p> <p>Er komt immers een nieuwe weg. Wat is het effect voor de woningen liggende direct tegenover de aansluiting ZOR op Kievitsham? Voor hen geldt een toename verkeer van duizenden motorvoertuigen per etmaal. Trouwens de ontwerp-tekeningen, bijlage 1 en het akoestisch rapport stemmen niet overeen.</p>	De Kievitsham 10 en 14 en de Hamstraat 3a zijn wel meegenomen in het akoestisch onderzoek, zie o.a. figuur 2.3.3 (Hamstraat) en 2.3.9 (Kievitsham) en bijlage 2 in het akoestisch onderzoek.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
16.7	Kievitsham 12, Kerkdriel	De weging van varianten en de onderbouwingen zijn slechts beschrijvingen en aannames.	Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés, zoals benodigd voor de besluitvorming. De weging van de varianten is toegevoegd aan bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
16.8	Kievitsham 12, Kerkdriel	Zo ook de vormvrije m.e.r. beoordeling. Die haalt zaken en rapporten als vaststaand aan, terwijl die ook niet en nergens onderbouwd worden. Het lijkt aannemelijk dat door het opnemen van juiste gegevens in de vormvrije m.e.r.-beoordeling deze tot een andere conclusie zal leiden.	De rapporten die beschreven staan in de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn allemaal toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan. Deze rapporten zijn gebaseerd op de beschikbare gegevens zoals die vanuit de diverse overheden zijn verstrekt. Er bestaat geen reden om aan te nemen dat deze niet juist zouden zijn.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

16.9	Kievitsham 12, Kerkdriel	Het meest steekt bewoner dat er in 2010 en eerdere jaren rapporten lagen waarover ingesproken is over meerdere varianten. Die blijken door zogenaamd expert-judgement en nadere onderzoeken (welke?) van de tafel geveegd te zijn en gereduceerd tot 3 varianten. Wat tot dit oordeel geleid heeft en op basis van welke onderzoeken is geheel onduidelijk en voor inwoners onbekend en nooit in de openbaarheid gebracht.	In bijlage 1 van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is een verantwoording gegeven van de tracékeuze. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
17.1	Paterstraat 2A, Kerkdriel	De huidige elektrische schuifpoort dient door de ZOR te worden verkleind tot 5 m breedte. Dat levert bedrijfsmatig problemen op met keren van auto + aanhanger. De elektrische schuifpoort kan niet worden verplaatst, in verband met het schuine talud van de weg naar de dijk. Alle kosten die gemoeid zijn wanneer er toch een wijziging op het perceel voordoet, zijn voor rekening van de gemeente. Denk hierbij aan straatwerk, keerwanden, groenvoorziening, herstelwerkzaamheden, etc.	Bij nadere uitwerking van de plannen zal bekeken moeten worden wat voor gevolgen de ZOR heeft op de schuifpoort/heg. Indien financiële gevolgen ontstaan, zal de gemeente met een voorstel komen hoe hiermee om wordt gegaan.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
17.2	Paterstraat 2A, Kerkdriel	Het verwijderen van de huidige heg (3m) betekent verlies van privacy en vogels met nestjes. Verlies van woongenot.	Alle vereiste nadere ecologische onderzoeken zullen worden uitgevoerd. Voor zover nodig zullen ontheffingen worden aangevraagd en maatregelen worden getroffen. Momenteel ligt al een weg langs de locatie van de inspreker. De nieuwe weg komt iets dichterbij de woning van de inspreker te liggen, maar er blijft een zodanige afstand bestaan zodat er geen	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

			sprake is van onevenredige aantasting van de privacy dan wel verlies van woongenot.	
17.3	Paterstraat 2A, Kerkdriel	Waardevermindering van de woning.	Indien sprake is van waardedaling van de woning van inspreker dan kan een beroep worden gedaan op de wettelijke regeling voor planschadevergoeding.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
17.4	Paterstraat 2A, Kerkdriel	Waarom wordt er bij nr. 1 geen grond afgehaald? Of nummer 1 opkopen?	Dit is gezien de verkeersafwikkeling niet noodzakelijk. Dit zorgt namelijk niet voor verbetering van de verkeersafwikkeling. Bovendien zorgt het verwerven van Uitingstraat 1 voor onnodige hoge maatschappelijke kosten.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
18.1	Hamstraat 3A, Velddriel	Het is onvoldoende duidelijk wat de noodzaak is voor de aanleg van de ZOR. Enige rapporten ontbreken en die kan men niet controleren. In de toelichting van het voorontwerp zijn er knelpunten zichtbaar zoals geluid, luchtverontreiniging en oversteekbaarheid van de weg voor verkeer in de huidige situatie. Door de ZOR worden deze problemen verplaatst.	In het bestemmingsplan wordt afdoende gemotiveerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor alle relevante aspecten is onderzoek uitgevoerd. Voor zo ver deze ontbreken in het voorontwerp bestemmingsplan, zullen deze onderzoeken bij het ontwerp bestemmingsplan worden toegevoegd.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
18.2	Hamstraat 3A, Velddriel	Met een voorkeurswaarde van 48dB is de geluidswaarde op het adres 55,18dB, waarbij ook nog eens 5dB is afgetrokken op basis van artikel 110 g van de Wgh. Is er wel rekening gehouden met voldoende afstand tot de gevel? Is er in het akoestisch onderzoek rekening mee gehouden dat personenauto's ook gebruik gaan maken van deze weg van en naar Kerkdriel? Mocht de weg toch	De genoemde geluidbelasting is correct. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de berekende verkeersgegevens. Voor de ligging van de woningen en bestaande wegen is rekening gehouden met digitale (kadastrale) gegevens, die gelegen zijn op zogenaamde Rijksdriehoekcoördinaten. De ligging van de nieuwe weg is ook op deze coördinaten bepaald.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		worden aangelegd, dan géén voorrangsweg. Daarmee zijn er geen drempels nodig en worden trillingen door drempels voorkomen. Daarop aansluitend de suggestie dat er geen graskeien langs de weg worden gelegd omdat dit geluidsoverlast geeft. Mocht de weg er komen, dan wil men geluidsschermen.	Ongeacht het wel of niet instellen van voorrang op de ZOR zijn snelheidsbeperkende maatregelen noodzakelijk en passend bij het type weg dat gerealiseerd wordt.	
18.3	Hamstraat 3A, Velddriel	De ZOR tast de huidige landschappelijke waarden aan, zoals vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan. Verder blijkt uit de Quickscan ecologie dat er nader onderzoek dient plaats te vinden naar mogelijke negatieve effecten. Het is onwenselijk dat er afbreuk wordt gedaan aan leefgebieden van soorten.	Alle vereiste nadere onderzoeken zullen worden uitgevoerd. Voor zover nodig zullen ontheffingen worden aangevraagd en maatregelen worden getroffen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
18.4	Hamstraat 3A, Velddriel	Bewoner beschikt graag over het luchtkwaliteitsonderzoek.	Het luchtkwaliteitsonderzoek is inmiddels gereed en zal als bijlage 13 aan het ontwerpbestemmingsplan worden toegevoegd.	De reactie leidt wel tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
18.5	Hamstraat 3A, Velddriel	Gelet op de korte termijn die bewoner is gegeven om te reageren op het uitgebreide plan verzoekt men om een nadere termijn te geven voor een eventuele aanvullende actie.	De termijn voor het indienen van een inspraakreactie op het voorontwerp zal niet worden verlengd, maar de inspreker kan een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
19.1	Dorpsraad Kerkdriel	De Dorpsraad stelt dat de toetsing aan 58 dB buiten de bebouwde kom onjuist is, op basis van art. 83 lid 1 Wgh. Hogere waarden kunnen niet “zomaar” worden vastgesteld. Er moet een geluidsluwe gevel aanwezig zijn en een	Het klopt dat hogere waarden niet zomaar vastgesteld kunnen worden. De wet verlangt een afweging van geluidreducerende maatregelen, hetgeen gedaan is in het akoestisch onderzoek. De Wet geluidhinder verlangt geen geluidluwe gevel of buitenruimte. De wet kent de termen geluidluw of geluidluwe buitenruimten of vergelijkbare termen niet.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		geluidsluwe buitenruimte. Bij bijvoorbeeld de woning bij meetpunt 00618.2 is dit niet het geval.	Deze termen zijn soms opgenomen in gemeentelijk geluidbeleid voor nieuwbouw van nieuwe woningen. Wat men vervolgens geluidsluw vindt kan per gemeente verschillen. De gemeente Maasdriel heeft geen vastgesteld geluidbeleid. Vandaar dat getoetst is aan de Wet geluidhinder.	
19.2	Dorpsraad Kerkdriel	<p>Langs de ZOR wil de gemeente woningbouw plegen en de toelichting schrijft:</p> <p>"Tegelijkertijd zorgt het planvoornemen voor een goede ontsluiting voor toekomstige woningbouwplannen". Dit is een van de niet onderzochte aannames van het voorkeurstracé waarmee de gemeenteraad op 9 december 2021 heeft ingestemd. Grote delen van de in bijlage 2 genoemde gebieden (Afbeelding 5; ontwikkelmogelijkheden 3 en 4) vallen in een gebied met hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde van 48dB. De aanbeveling is dan ook om in een afbeelding de geluidsbelasting vanwege de ZOR in te kleuren, voor zowel de situatie 2029 als de situatie 2040 na realisatie van de genoemde woningbouwplannen.</p> <p>Een andere aanname voor het voorkeurstracé is dat zandbedrijven niet meer aanwezig zijn. Het verdient de aanbeveling om in een terugval alternatief te berekenen wat geluidswaarden zijn op huidige wegen en</p>	<p>Toekomstige woningbouwplannen moeten voldoen aan de wettelijke vereisten voor een goed woon- en leefklimaat. Woningen moeten daarbij voldoen aan de maximaal toegestane geluidsnormen. Het is in de huidige situatie nog prematuur om de geluidbelasting vanwege de ZOR in te kleuren voor deze gebieden. Bij de ontwerpen voor deze gebieden zal hier echter rekening mee worden gehouden.</p> <p>Indien de ZOR in de toekomst door woningbouwplannen binnen de bebouwde kom komt te liggen zal de weg naar verwachting een reconstructie ondervinden en een ander regime (30 km/h) krijgen. De geluidbelasting zal dan ook wijzigen.</p> <p>Door de gemeente zijn ook verkeersmodellen opgesteld waarbij rekening is gehouden met het scenario dat de zandoverslagbedrijven nog aanwezig zijn. Doel hiervan was om te kunnen bepalen wat de impact zou van dat scenario op de berekende geluidbelastingen. In dat scenario is ook geen sprake van een ontwikkeling van het gebied tussen de Zandstraat en de</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		nieuwe ZOR zijn voor het geval het verkeer van de zandbedrijven nog aanwezig is.	Steigerboom (Rivierfront Kerkdriel) en gaat het verkeersmodel uit van 300 minder woningen. De desbetreffende rapportage is beschikbaar. De conclusie is dat er geen sprake is van een hogere kritische geluidbelasting.	
19.3	Dorpsraad Kerkdriel	<p>"Het gehele tracé is erftoegangsweg. Het is een route buiten de bebouwde kom (bubeko) vanaf de N831 (ter hoogte van de Sassertweg) tot aan de Kievitsham en de optimalisatie van het tracé Kievitsham – Paterstraat – Zandstraat (tot aan de Geersteeg) binnen de bebouwde kom (bibeko)".</p> <p>Na realisatie van de woningbouwplannen langs de ZOR (de in bijlage 2 Afbeelding 5 genoemde gebieden; ontwikkelmogelijkheden 3 en 4) valt de route van Zandmeren tot aan Wertsteeg binnen de bebouwde kom, derhalve een 30km weg. De verkeerstechnische onderbouwing voor die situatie ontbreekt.</p> <p>"De weg wordt niet opengesteld voor (brom)fietsers." Toch zorgen de woningbouwplannen langs de ZOR voor extra fietsverkeer wat ontsloten moet worden en de ZOR kruist. "Tegelijkertijd zorgt het planvoornemen voor een goede ontsluiting voor toekomstige woningbouwplannen": Per definitie is het ontsluiten van verkeer via een erftoegangsweg qua verkeersveiligheid ongewenst. De richtlijnen van duurzaam veilig wegverkeer zijn daar helder over.</p>	<p>De weg moet gezien worden als de nieuwe categorie GOW60 (een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u), dergelijke wegen zijn al veelvuldig aanwezig binnen de gemeentegrenzen. Bij het mogelijk ontwikkelen van woningbouw aan de zuidzijde van Kerkdriel zal het onderdeel bereikbaarheid voor langzaam verkeer verder uitgewerkt moeten worden.</p> <p>Met het toepassen van een GOW60 wordt een weg gerealiseerd die géén erfaansluitingen krijgt, zodat de doorstroming niet wordt aangetast. Hiermee sluit de weg aan bij de nieuwste inzichten.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		De functie van de ZOR (ontsluiting) is niet in overeenstemming met de inrichting van de weg (erftoegangsweg). Het rapport van Veilig Verkeer Nederland (21-11-2022) schrijft daarover: "Verwacht zou mogen worden dat het nieuwe tracé voldoet aan de richtlijnen voor Gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de kom (respectievelijk 50 en 80 km/h). Het nu gekozen tracé is een politiek compromis dat niet voldoet aan deze uitgangspunten."		
19.4	Dorpsraad Kerkdriel	In Hoofdstuk 4 zijn de beleidskaders genoemd. Het dient de aanbeveling om ook te toetsen op de volgende beleidskaders: 1. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030). 2. de richtlijnen voor duurzaam veilig wegverkeer.	Ten aanzien van verkeerskundige aspecten zorgt de gemeente ervoor dat het plan in lijn is met de vigerende beleidskaders.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
19.5	Dorpsraad Kerkdriel	Bovendien dient er te worden getoetst aan de planvoornemens voor woningbouw ten noorden en zuiden van de ZOR, waardoor delen van de ZOR binnen de bebouwde kom komen te liggen. In het GVVP ziet de gemeente de volgende opgaven en basisprincipes in de woongebieden: - Primaire focus op de fiets en de voetganger. De auto en het openbaar vervoer zijn van secundair belang.	Indien de ZOR binnen de bebouwde kom komt te liggen door toekomstige ontwikkelingen, dan wordt de weg tegen die tijd naar verwachting gereconstrueerd zodat het in lijn is met de dan geldende wet- en regelgeving.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>- Zo min mogelijk doorgaand (vracht/landbouw)verkeer op erftoegangswegen in de woongebieden. Dit betekent het ontmoedigen van doorgaand verkeer, mede door middel van routing en het bieden/realiseren van geschikte alternatieve routes (o.a. van toepassing op de bereikbaarheid van uiterwaarden voor landbouwverkeer).</p> <p>Dit zou betekenen dat na aanleg van ZOR (in de huidige vorm) en realisering van woningbouwplannen, het doorgaand verkeer ontmoedigd zou moeten worden. Dit is in tegenspraak met hetgeen gewenst wordt in deze plannen: "Wij willen een goede en toekomstbestendige ontsluitingsroute om Kerkdriel-Zuid en Velddriel te ontlasten van onnodige verkeersoverlast".</p>		
19.6	Dorpsraad Kerkdriel	<p>"De raadsbesluiten van december 2021 vormen de basis voor de verdere projectuitwerking. De verschillende varianten zijn zorgvuldig afgewogen, deze afweging is toegevoegd aan bijlage 2." De dorpsraad Kerkdriel heeft twijfels bij de zorgvuldige afweging voor het tracé van de ZOR. Daartoe zijn op 12 januari 2023 vragen gesteld. Tot op heden zijn deze vragen niet beantwoord. Verder heeft de dorpsraad Kerkdriel op 22 september 2023 haar ernstige zorgen over</p>	<p>Vanaf de start van het participatietraject is er open gecommuniceerd over de verwachtingen voor deelname aan de meedenkgroep:</p> <p>Wat staat vast (kaders)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Zuidelijke ontsluitingsroute komt er. • Er is één variant gekozen, waarin de ligging en het wegtype (erftoegangsweg) vastliggen. • Het tracé is op hoofdlijnen bepaald (het 'Wvg-gebied' zoals dat door de gemeenteraad is vastgesteld). 	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		<p>onzorgvuldige en niet transparante belangenafwegingen bij besluitvorming geuit.</p> <p>U dient deze 2 berichten dan ook als ingelast in deze zienswijze te beschouwen.</p>	<p>Wat is de ruimte om mee te denken?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij de <u>uitwerking van het ontwerp</u> wordt, waar mogelijk, rekening gehouden met wensen, zorgen en aandachtspunten uit de omgeving. Bijvoorbeeld over veiligheid, hinder, bedrijvigheid, woongenot, materialisering en ruimtelijke inpassing. • Mensen kunnen ideeën of wensen aandragen voor <u>participatie en communicatie</u>. Bijvoorbeeld hoe ze betrokken willen worden over hun informatiebehoefte of rondom de bouwwerkzaamheden/uitvoering. • Er zijn mogelijkheden voor <u>meekoppelkansen</u> in het gebied rondom de ZOR. Hiervoor mogen participanten ideeën aandragen, waarbij de projectgroep afweegt of de ideeën uitvoerbaar zijn binnen de scope van het project. <p>Daarbij is ook gesproken over aspecten van duurzaam veilig wegverkeer en de keuzes die zijn en kunnen worden gemaakt v.w.b. de ZOR. Inbreng vanuit de meedenkgroep en andere betrokkenen is uiteindelijk waar mogelijk meegenomen in het technisch voorontwerp. Er is terugkoppeling geweest aan de betrokkenen over wat er wel en niet is meegenomen en wat de redenen daarvoor zijn.</p> <p>Uw vragen van 12 januari 2023 waren een reactie op de terugkoppeling van de eerste Meedenkgroep, waarbij de Dorpsraad Kerkdriel niet aanwezig kon zijn. In reactie daarop is de Dorpsraad door de gemeente uitgenodigd voor een bestuurlijk gesprek. Vanaf dat moment is de Dorpsraad actief betrokken geweest bij de Meedenkgroep en heeft de gemeente zoals aangegeven meermaals inhoudelijk gereageerd op ingebrachte opmerkingen.</p>	
--	--	---	---	--

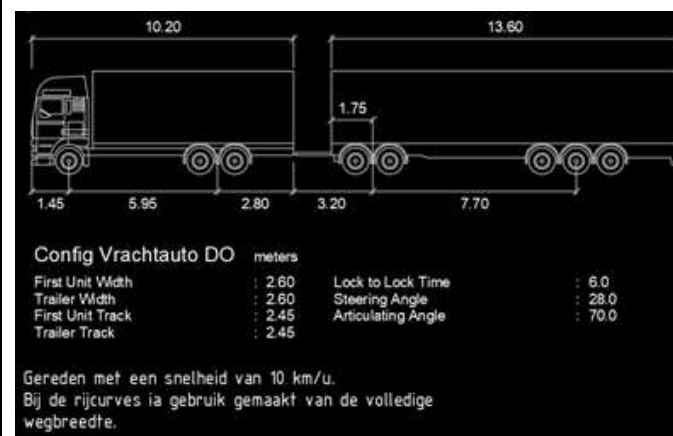
19.7	Dorpsraad Kerkdriel	<p>De haalbaarheidsstudie van Royal HaskoningDHV (kenmerk: BH3056-PN/JD01) welke ten grondslag ligt aan het tracébesluit, had slechts de volgende onderzoeksvragen:</p> <p>"Welk oplossend vermogen hebben de routes A2 en C3, wat zijn de verwachte kosten en welke ruimte bieden de varianten voor ontwikkelingen in de toekomst". De studie had als uitgangspunt dat de zandbedrijven welke nu bij de Zandmeren zitten niet meer aanwezig zijn. De studie bevat niet als uitgangspunt de richtlijnen van duurzaam veilig en geeft geen uitwerking aan de thema's uit het SPV2030. De studie volgt ook niet het advies van DHV zelf van februari 2008 (Verkeerscirculatieplan Gemeente Maasdriel ten oosten van de A2): "Voor de wegencategorisering van Maasdriel ten oosten van de A2 adviseert DHV aan te sluiten bij de landelijke Duurzaam Veilig richtlijnen." Deze studie was slechts een haalbaarheidsstudie: "Om de haalbaarheid te onderzoeken heeft de gemeente Maasdriel gevraagd vooralsnog 2 tracés (A2 en C3) te beschouwen".</p> <p>De belangrijkste fout die is gemaakt, is dat na dit haalbaarheidsonderzoek geen tracéonderzoek is gedaan van mogelijke andere routes met weging van bijbehorende voor- en nadelen. De route</p>	<p>De verkeersmodellen gaan ervan uit dat het vrachtverkeer richting de zandbedrijven niet meer van toepassing is.</p> <p>In bijlage 1 van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is een verantwoording gegeven van de tracékeuze. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.</p>	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
------	------------------------	---	--	---

		(pennenstreek) uit de haalbaarheidsstudie is de route geworden voor de variantenstudie voor de nieuwe Zuidelijke ontsluitingsroute van oktober 2021.		
19.8	Dorpsraad Kerkdriel	<p>"Om vanuit verschillende hoeken input te krijgen, is een meedenkgroep van 13 personen opgericht."</p> <p>Opgemerkt dient te worden dat het kader om deel te nemen in deze meedenkgroep als volgt was: "Er is een keuze gemaakt voor één variant, waarbij de ligging en het wegtype vastliggen."</p> <p>Inspraak en participatie is hierdoor onzorgvuldig geweest, vooral doordat de voorwaarde om deel te nemen aan de meedenkgroep was om de richtlijnen voor duurzaam veilig wegverkeer buiten beschouwing te laten. Potentiële participanten hebben hierdoor afgehaakt. De gehele procedure (voorbereiding en uitwerking) is uitgevoerd door externe, commerciële adviesbureaus, waardoor tegenspraak van ambtenaren (om een wethouder tegen te spreken als die met een verkeerd idee komt) niet aanwezig was.</p>	Voor beantwoording van deze inspraakreactie wordt verwezen naar punt 19.6.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
20	Laarstraat 39 Velddriel	Voor de aan- en afvoer van onze machines en materieel maken bij momenteel gebruik van de Sellikstraat. In het plan hebt u het voornemen om de	Met een representatief voertuig is gekeken of de draaicurve gemaakt kan worden op deze locatie. Daaruit is gebleken dat hiervoor voldoende ruimte aanwezig is. Hierbij lukt het voor de	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Sellikstraat af te gaan sluiten en geeft u aan dat wij via de Hamstraat de ZOR moeten gaan gebruiken om op de N831 (Provincialeweg) terecht te komen. Voor het transport van onze zware rupskranen maken wij echter gebruik van een vrachtwagen met diepladercombinatie met een totale lengte van ongeveer 22 meter, een breedte van 3,50 m en een totaalgewicht van ongeveer 75 ton (inspreker heeft een ontheffing tot 100 ton). Wij vragen ons af of wij met deze combinatie de bocht wel kunnen pakken ter hoogte van de kruising met de Hamstraat/ZOR.

Verder maakt inspreker zich zorgen of het stukje Hamstraat en Sellikstraat wel voldoende breed is als daar met de brede dieplader wordt ingereden en sprake is van tegemoetkomend verkeer. Door de afsluiting van de Sellikstraat met de Provincialeweg en misschien ook wel de Valkstraat zal het verkeer op de Hamstraat en Sellikstraat immers fors toenemen.

aansluiting Hamstraat-ZOR, Provincialeweg Sellikstraat en Sellikstraat-Laarstraat.



De Hamstraat en Sellikstraat vallen de buiten scope van de ZOR. Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) is op dit punt

			leidend. Op basis daarvan concluderen wij dat er geen sprake zal zijn van een forse toename van verkeer op genoemde wegen.	
21.1	Kievitsham 79 Hoenzadriel	Inspreker heeft bezwaren tegen de ZOR. Het betreft een ingewikkelde kruising of rotonde en erg kort bij de eerdere stoplichten waardoor er opstopping ontstaat in de spijstijden.	Voor de noodzaak voor de turborotonde wordt verwezen naar inspraakreacties 1.3 en 15.5. De verkeerslichten liggen op ca 500 meter van de te realiseren rotonde. Dit is voorgelegd aan Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is van mening dat er geen sprake is van beïnvloeding bij goed functioneren van beide kruispunten. De te realiseren turborotonde kent geen lange wachttijden en wachtrijen. Voor de aansluiting op de A2 geldt dat het goed functioneren van de gehele aansluiting op de A2 (zowel oostelijk als westelijk van de A2) bij verdere uitwerking van de MIRT-A2 onderdeel is van de ontwerpstudie van Rijkswaterstaat.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
21.2	Kievitsham 79 Hoenzadriel	Het bestaande verkeersprobleem blijft deels nog behouden. Misschien wordt het nog erger? Wagens die doorgaans met dezelfde snelheid blijven rijden, geven minder overlast dan op kruisingen e.d. waar geremd en opgetrokken moet worden. In ieder geval lijkt het geen verbetering.	Het is ons niet duidelijk waar inspreker exact op duidt.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
21.3	Kievitsham 79 Hoenzadriel	Er komt een weg te liggen op een afstand van ongeveer 100 meter uit elkaar. Wat ik dan jammer vind is dat er in dat hele gebied geen huizen gebouwd kunnen worden, wat eigenlijk wel ooit de bedoeling was en wat misschien nog eens in het verschiet kan komen.	Het is niet noodzakelijkerwijs zo dat er geen woningen gebouwd kunnen worden. Zo worden er aan de Bussenerweg, direct langs de ZOR, ook woningen gebouwd.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

21.4	Kievitsham 79 Hoenzadriel	Het ergste van het geheel. De doorklieving van het polderlandschap, de groene long, wat decennialang een bewaard/beschermd stuk polderlandschap moest zijn waar niet gebouwd kon worden of iets dergelijks mocht.	Helaas is deze doorklieving onontkoombaar, gelet op de noodzaak van de aanleg van de ZOR. Door middel van landschappelijke inpassing wordt de weg zo goed mogelijk ingepast.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
21.5	Kievitsham 79 Hoenzadriel	Het plan is erg duur. Mijn voorstel is denk ik een derde van de kosten die jullie beramen. De Drielse Veldweg ligt er voor een deel. De aansluiting bij de A2 is er al (de stoplichten) En er hoeven geen huizen gesloopt te worden.	Er is een variantenstudie uitgevoerd naar de mogelijke tracés. Op grond hiervan is een afgewogen keuze gemaakt voor het tracé dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan. Er bestaat geen aanleiding om nogmaals naar mogelijke andere tracés te kijken. De aanleg van de ZOR brengt aanzienlijke kosten met zich mee, maar de gemeenteraad heeft reeds op 9 december 2021 de tracékeuze gemaakt en een (voorbereidings)krediet beschikbaar gesteld voor de ZOR. Voor een reactie op een tracé dat gebruik maakt van de Drielse Veldweg (zuidelijker gelegen variant) wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 1.6.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
22	Natuur en Milieu Gelderland	Inspreker heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben ten aanzien van het plan.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Samenvattende conclusie, aanpassingen ten opzichte van voorontwerp bestemmingsplan

Op basis van bovenstaande tabel worden de volgende aanpassingen gedaan aan het bestemmingsplan:

- Paragraaf Klimaatadaptatie opnemen in de toelichting en hierbij de relatie te leggen met de Provinciale Omgevingsverordening.
- De toelichting wordt specifiek aangescherpt op het thema molenbiotoop.
- De nieuwe stikstofberekeningen (gemaakt met de laatste release van AERIUS) worden toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit de AERIUS-verschilberekeningen volgt dat er, als gevolg van de aanlegfase ten opzichte van de referentiesituatie, geen hexagonen in Natura 2000-gebieden zijn met een berekend verschil hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Hiermee kunnen significante gevolgen op Natura 2000-gebieden, als gevolg van de beoogde activiteiten, worden uitgesloten.
- Er vindt nog afstemming plaats met het Waterschap Rivierenland. Het waterhuishoudkundig plan en de waterparagraaf van het bestemmingsplan worden op een paar punten aangepast. De aangepaste versie van het waterhuishoudkundig plan wordt weer voor advies aan het Waterschap voorgelegd.
- Het luchtkwaliteitsonderzoek wordt toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan.

Reacties inloopbijeenkomst 11 september 2023

Maandag 11 september is een inloopavond georganiseerd door de gemeente Maasdriel. Hieronder worden de inspraakreacties van deze inloopavond, inclusief de ter plaatse gegeven antwoorden, weergegeven.

Sassertweg 1:

Inspreker stelt dat het project veel te massaal is. Als reactie op inspreker is aangegeven dat dit vanuit verkeerscijfers noodzakelijk is. Inspreker bestreed dit zonder onderbouwing. Inspreker stelt dat “de rotonde niet klopt, want ervoor en erna liggen enkele rijstroken, dit kan niet goed werken”. Als reactie is uitgelegd hoe e.e.a. werkt, maar inspreker was hiermee niet overtuigd van een goede werking van de rotonde. Inspreker stelt dat zijn percelen aan de overzijde (fruitgaard) niet meer goed bereikbaar is. Het perceel is door aanleg van de rotonde niet meer bereikbaar vanaf de Provincialeweg. Als reactie op inspreker is aangegeven dit in het vervolgoverleg meenemen voor in het totaalplan. Daarbij kan er worden gekeken naar een alternatieve route.

Provincialeweg 139:

Inspreker stelt dat de nu geschetste oplossing niet overeenkomt met zijn bedrijfslogistiek. Als reactie is er gekeken naar de mogelijkheden om de inrichting van het plan aan te passen. Persoon heeft vervolgens via een inspraakformulier zijn inspraak gedaan.

Provincialeweg 137:

Inspreker stelt dat woonhuis vooraan bedrijfsperceel een eigen toegang en parkeerplek moet krijgen. Als reactie is er gekeken naar de mogelijkheden om de inrichting van het plan aan te passen. Persoon heeft vervolgens via een inspraakformulier zijn inspraak gedaan.

Dorpsraad Velddriel:

De Dorpsraad stelt dat het verkeer niet anders gaat rijden. Als reactie hierop is aangegeven dat studies het tegenovergestelde suggereren en het daarmee een “welles/nietes”-discussie blijft.

Bewoner Bulkseweg:

Inspreker vraagt of er geluidsschermen komen. Als reactie hierop is verwezen naar het geluidsonderzoek. Inspreker leek geen belangstelling in het onderzoek te hebben.

Meerdere bewoners Hamstraat:

Insprekers hebben een opmerking gemaakt over drempels in combinatie met geluid.

Bewoner Hamstraat:

Zorgen om sluiptverkeer Hamstraat / Geerdenweg. Als reactie op inspreker aangegeven dat er eerder mailcontact is geweest. Aangaande zorgen over Geerdenweg gewezen op mogelijkheid om daar direct contact over op te nemen met gemeente.

Bewoner Hamstraat:

Zorgen om aansluiting Hamstraat / ZOR. Deze moet volgens inspreker geschikt zijn voor grote voertuigen (breder / langer). Als reactie op inspreker is aangegeven dat hier een valide punt wordt gemaakt. Bewoner heeft een inspraakformulier ontvangen.

Paterstraat 2a:

Bewoner maakt zich zorgen om taluduitbreiding aan de voorzijde van de woning. Volgens de bewoner wordt het hoogteverschil onderschat en kan het hekwerk en de haag niet in de huidige vorm gehandhaafd blijven. Ook maakt de bewoner zich zorgen om de bereikbaarheid van het perceel. Als reactie op bewoner is aangegeven dat er een valide punt is gemaakt en dat dit in de verdere uitwerking hoogstwaarschijnlijk een plek zal krijgen. Bewoner heeft een inspraakformulier ontvangen.

Betrokken burger:

In Uden vervangt men alle turborotondes door VRI's. Als reactie op deze betrokken burger is aangegeven dat situaties niet vergelijkbaar zijn. Het is wel als aandachtspunt genoteerd.

Eigenaar perceel Wersteeg (dhr. Vos):

Bebouwde komgrens ligt voorbij nummer 11. Als reactie op eigenaar nagaan waar de komgrens juridisch ligt. Er is een gesprek met de heer Vos ingepland.

Oosterbroekweg (fam. Peffer):

Waarom is de A-watgang (Wetering) niet verlegd in het verlengde van het vervolg van de Wetering? Dat levert ruimte op aan de Zuidzijde. Als reactie op de familie aangegeven dat men dit op het inspraakformulier kan aangeven, naast andere opmerkingen betreffende eventuele aandachtspunten/bezwaren.

Kooiheuvelweg (fam. Van Heumen):

Familie is beducht op hoge snelheden en geluidsoverlast voor de woning. Middels inspraakformulier zal zij haar opmerkingen indienen.