



Nota Zienswijzen bestemmingsplan “Harselaar Driehoek”

Van **15 oktober** tot en met **25 november 2010** heeft het ontwerp voor het bestemmingsplan “**Harselaar Driehoek**” ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen. Het in een eerdere periode ter inzage gelegd plan komt hiermee te vervallen. De in de periode van 19 maart tot en met 29 april 2010 ingediende zienswijzen worden als herhaald en ingelast beschouwd.

De volgende zienswijzen zijn binnengekomen:

1.	Hazeleger Kaas	Datum ontvangst: 27 april 2010 Registratienummer: 459321 Datum dagtekening: 24 april 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> Een perceel grond dat in optie is bij de indiener van de zienswijze is niet meegenomen in het bestemmingsplan Harselaar Driehoek.	
a.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De grenzen van een bestemmingsplan worden bepaald aan de hand van logische en voor de hand liggende grenzen. In onderhavig geval is ervoor gekozen de grenzen zo te situeren dat er een logisch geheel ontstaat. Er zijn geen afspraken gemaakt met de indiener van de zienswijze dat de gronden mee zouden worden genomen in het bestemmingsplan Harselaar Driehoek. Dat de indiener een optie heeft op de gronden doet daar niets aan af. Overigens zal bij een toekomstige bestemmingswijziging van de gronden rekening gehouden kunnen worden met de wensen van de nieuwe gebruikers. Of gronden worden meegenomen in een bestemmingsplan is overigens een bevoegdheid van de gemeenteraad.	
2.	Romeyn Driehoek B.V.	Datum ontvangst: 27 april 2010 Registratienummer: 459323 Datum dagtekening: 27 april 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> De doelstelling om te komen tot een hoogwaardige en representatieve invulling van het gebied kan ondersteund worden door de realisatie van een reclamemast op een prominente plek (uitgelezen hiervoor is de in de punt gelegen locatie). Op dit moment wordt geen duidelijkheid gegeven in afwachting van het reclamebeleid. Graag wordt gezien dat de situering alvast in het bestemmingsplan verankerd wordt.	
b.	De toegestane hoogte van de silo's doet afbreuk aan hoogwaardigheid en representativiteit van het gebied. Dit kan opgeheven worden door bij de andere bouwhoogten in het gebied minimaal de zelfde hoogte toe te staan.	
c.	Het integreren van gebouwen in het openbare groen vergt hoge kwaliteit aan inrichting van het openbare groen. Dit wordt in het beeldkwaliteitsplan onderbelicht.	
d.	Gevraagd wordt, om de afstand van 40 meter die vanuit stedenbouwkundig oogpunt is aangehouden tussen de spoorlijn en het bedrijventerrein te heroverwegen. Met name om de gronden efficiënter te kunnen gebruiken en het uitgiftepercentage en bebouwingsmogelijkheden te vergroten.	
e.	Gevraagd wordt het stedenbouwkundig ontwerp zodanig te wijzigen dat aansluiting wordt gezocht bij de kadastrale eigendomssituatie.	

f.	Financiële aspecten: Verzocht wordt om de toerekening van de exploitatiebijdrage te herzien Niet duidelijk is of in de grondexploitatie ook subsidies zijn verwerkt. Een nadere uitwerking is gewenst. Gevraagd wordt om een realistische planning, met inpassing van noodzakelijke procedures en vergunningen. <i>Gemeentelijke reactie:</i>
a.	Er zijn meerdere locaties waarop op dit moment een reclamemast door de eigenaren gevraagd wordt. Het is op dit moment nog niet duidelijk of- en zo ja waar een reclamemast gesitueerd moet worden. Daarnaast zal het reclamebeleid worden aangepast. Dit mede naar aanleiding van een eerder geplaatste mast elders in de gemeente. Vooral de hoogte aspecten, exacte positie en het aspect lichtsterkte zullen in dit kader nader bekeken worden. Op het moment dat er meer duidelijkheid is zal de afweging voor het plaatsen van een reclamemast alsnog plaatsvinden. Dan zal bekeken of in het plangebied een mast ingepast kan worden. Eventueel kan hiervoor een separate procedure gevolgd worden. Er zal vooruitlopend geen locatie worden vastgelegd in het bestemmingsplan.
b.	Het gebied betreft een regionaal bedrijventerrein. De mogelijkheden voor bebouwing zijn derhalve zo aangegeven dat het bedrijventerrein naast een representatieve uitstraling allereerst ook functioneel is. De gekozen bouwhoogten zijn een voortvloeisel hieruit. In dit kader wordt het niet wenselijk geacht de maatvoeringen op het terrein overal op te rekken. Dit gaat ten koste van de representativiteit. Voor het bepalen van bouwhoogtes is er gekozen voor een oplopende bouwhoogte vanaf de snelweg. Dit komt mede voort uit de opbouw van de omgeving. Dit loopt van laag (snelweg) tot hoog (vuilstort) en de driehoek is op die manier ingepast in de omgeving. In de zone tegen het spoor aan (richting vuilstort) is het toegestaan hogere elementen te bouwen (op maximaal 5% van het oppervlak). Dit zijn dus duidelijk ondergeschikte elementen. Het is ruimtelijk ongewenst om in het gehele terrein een dergelijke hoogte toe te staan. In het beeldkwaliteitsplan is ook aangegeven dat het de voorkeur heeft indien de silo's lager zijn. Hierin wordt ook aangegeven dat silo's ingepakt moeten worden bouwkundig of in groen. Deze silo's doen dus geen afbreuk aan de uitstraling van het terrein.
c.	In het plan is aangegeven dat het voorterrein bij bedrijven naast de verharding ook voor een deel groen ingericht moet worden. Verder is gesteld dat de erfafscheiding aan de voorzijde ook groen dient te zijn. Meer eisen zijn er voor de bedrijven niet gesteld qua groen. Voor de openbare ruimte is in de paragraaf 6.5 Beeldkwaliteitsregels openbare ruimte en ontsluitingswegen vastgesteld waar de openbare ruimte aan moet voldoen. Er zijn eisen opgenomen voor de materialisatie, het toepassen van bomen, het invoegen van groen etc. Deze eisen zorgen ervoor dat niet alleen de percelen kwaliteit krijgen maar ook de openbare inrichting.
d.	Deze afstand geldt voor de kavels waar tussen spoor en kavel geen weg ligt. De rooilijn op de overige kavels, waar wel een weg voor ligt, is doorgezet op deze kavels. Dit is gedaan om een rommelig en verspringend beeld langs het spoor te voorkomen. Dit komt de ruimtelijke kwaliteit ten goede. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het niet wenselijk de afstand tussen de spoorbaan en de bebouwing te verkleinen.
e.	Bij het ontwerpen van een bestemmingsplan wordt gekeken naar de kadastrale eigendomssituatie. Waar mogelijk zou dat in het bestemmingsplan terug kunnen komen. In het geval van Harselaar Driehoek is het niet mogelijk een goed functionerend bedrijventerrein te ontwerpen waarbij de kadastrale eigendommen gelijk staan met de nieuwe bestemmingsgrenzen. Voorafgaand aan de realisatie van Harselaar Driehoek zal dan ook waar nodig herverkaveling dienen plaats te vinden.
f.	Op de overige opmerkingen zal in de reactienota van opmerkingen op het exploitatieplan gereageerd worden.

3.	Afvalverwerking Vink b.v.	Datum ontvangst: 28 april 2010 Registratienummer: 459425 Datum dagtekening: 28 april 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> Geurhinder/document Spa Het bestemmingsplan Harselaar Driehoek maakt het mogelijk dat zich in de toekomst ten noorden van het bedrijfsterrein van afvalverwerking Vink bedrijven kunnen vestigen, op posities waar nu geen geurgevoelige objecten aanwezig zijn. Dit levert op basis van de beleidsregels die de provincie voor geur hanteert problemen op waarmee de afvalverwerking in ontwikkelmogelijkheden wordt geschaad en ook in de mogelijkheden de bestaande stortactiviteiten voort te zetten wordt geschaad.	
b.	Bestemmingsplan ontwerp 16-03-2010 De ontsluiting naar Harselaar Zuid is voor Harselaar Driehoek niet van belang. Het gedeelte van de Mercuriusweg vanaf Harselaar Driehoek is voor 100 procent voor rekening van Harselaar Zuid.	
c.	In het ontwerp wordt gesteld dat binnen de lus de bedrijfspercelen gelegen zijn. Hieraan dient "bedrijfsstraten" te worden toegevoegd. Dit vermindert de uitgeefbaarheid en heeft gevolgen voor het exploitatieplan.	
d.	Het is onwenselijk om in een bestemmingsplan aan te geven met wie, in nauwe samenwerking, een plan wordt samengesteld. Parkmanagement is voor en met de grondeigenaren, dan wel toekomstige eigenaren en samenwerking met de gemeente en de BIK. Ook de organisatorische vorm valt hieronder.	
e.	Figuur 4.1; categorie 4.1 en 4.2 komt niet overeen met de plankaart, zie ook aspect geurhinder.	
f.	Bestemmingsregels Artikel 3 bestemmingsomschrijving, zie hiervoor document SPA 20 april 2010.	
g.	Het percentage voorgevel in de gevellijn van 70% c.q. 80% is voor grote percelen met een eigenaar niet haalbaar gezien de in- en uitritten en de productie. 65% is een betere benadering.	
h.	De overige zienswijzen hebben betrekking op het ontwerp exploitatieplan en het ontwerp beeldkwaliteitsplan.	
i.	Beeldkwaliteit Blz. 14; Noordzuidas komt geheel niet overeen met de werkelijke situatie. Een voorgevelzone van 80% geeft niet de ruimte om aan beide zijde een strook van 8 m' vrij te houden. Zie ook blz. 29 en 31. daar wordt gesproken van 5 m' en 8 m'	
j.	Blz. 14; Een damwandprofiel kan een mooie uistraling geven. Kijk maar naar de gevels van het van Reenen gebouw bij de stoel in het centrum, zeer goed uitgevoerd. Idem voor Blz. 31. Dus de welstand zal ook hierover moeten beslissen.	
k.	Blz. 35; Is de ontsluitingsroute de Mercuriusweg? Een boom met een grote van 12 m' is al een boom van formaat, een boom van 20 m' is wel erg (overdreven) groot. Het gedeelte van de Mercuriusweg dat reeds is aangelegd, zijn bij aanleg bomen van ca. 4,5 a'5 m' lengte met een diameter van ca. 12 cm gepland. Deze ook toepassen langs de nog aan te leggen wegen.	
l.	Algemeen; Parkeren voor moet kunnen als het achter een haag van ca. 1.20 m'	

	geschied dan wel verlaagd. Zeker aan de spoorzijde.
a.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het bestemmingsplan Harselaar Driehoek maakt het mogelijk op de locatie bedrijfsactiviteiten te ontwikkelen. De indiener van de zienswijze stelt dat hierdoor de ontwikkelingsmogelijkheden van de afvalverwerking Vink, aan de andere zijde van het spoor beperkt zullen worden. Deze conclusie is niet juist. Op dit moment zijn er reeds geurgevoelige objecten in het plangebied aanwezig, namelijk woonbestemmingen en agrarische bedrijfsbestemmingen. Met name het perceel Grote Bosweg 13 ligt op de grens van het plangebied op relatief kleine afstand tot de stort. Het vormt hierdoor reeds een beperkende factor voor de afvalverwerking Afvalverwerking Vink wordt dus niet in haar ontwikkelingsmogelijkheden geschaad.
b.	De kosten voor de ontsluitingsweg tussen de Mercuriusweg en zuidelijk aansluitend op de Hanzeweg zullen ten laste worden gebracht van diegene die baat hebben bij deze ontsluiting. Bij grootschalige, ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang relevante ontwikkelingen en belangen tegen elkaar af te wegen om te komen tot een gebalanceerde besluitvorming. De ontwikkeling van Harselaar Driehoek, en de ontsluiting daarvan, wordt dan ook gezien in het geheel van Harselaar-Zuid, Harselaar-Driehoek en de omleiding rondom Voorthuizen. Deze stelling wordt tevens ondersteund met het advies van Mr. Soppe (28 maart 2007). Ook in de Strategische Visie van de gemeente Barneveld, die in 2009 is vastgesteld, wordt de gehele wegenstructuur voor dit gebied gevat. Meer toegespitst op Harselaar Driehoek speelt ook het advies van de brandweer m.b.t. de benodigde twee uitwegen een rol. In het kader van een zorgvuldige afweging, kijkt de gemeente dan ook naar het 'gehele plaatje' m.b.t. de wegenstructuur en dus tevens de aansluiting naar de A1. Zie hiervoor ook het exploitatieplan.
c.	Binnen de lus liggen de bedrijfsperven. De lus ontsluit alle percelen. De invulling van deze percelen is conform eigen wensen zolang het passend is binnen de bepalingen van het bestemmingsplan. De bedrijven zullen gebouwd moeten worden in of vlak achter de gevellijn. Van bedrijfsstraten is daarom dan ook geen sprake.
d.	De invulling van parkmanagement zal in overleg en samenwerking gebeuren met de ondernemers die zich willen vestigen in het gebied. Het is echter wenselijk dat alvast over de organisatorische vorm wordt nagedacht. Dit komt de kwaliteit van het gebied ten goede.
e.	Voor wat betreft het aspect geurhinder, zie 3a.
f.	Zie 3a
g.	Het percentage van 70 cq 80 procent is een reëel percentage. De grootte van een inrit staat hier volledig los van. De 70 of 80 procent is een percentage van het gebouw, niet een percentage van de gevellijn.
h.	De reacties op het exploitatieplan zullen in een afzonderlijke nota worden beantwoord.
i.	Het bkp is inmiddels aangepast. Er is aangegeven dat het onbebouwde voorterrein voor maximaal 50% gebruikt mag worden voor bezoekers parkeren. Dit moet of verdiept aangelegd worden of er moet een haag geplaatst worden van 1,20m hoog. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat het parkeren uit het zicht wordt opgelost. Het parkeren voor werknemers zal achter of aan de zijkant van de gebouwen moeten worden opgelost.
j.	Op blz 14 staat niets over damwandprofielen. Op blz 31 is aangegeven dat goedkoop ogende materialen zoals damwandprofielen niet zijn toegestaan. Overwegend zijn (vooral in het verleden) deze materialen toegepast vanwege de prijs en was er weinig aandacht voor de uitstraling. In het heden zijn er zeker voorbeelden te noemen waar is aangetoond dat er met damwandprofielen een kwalitatief goed gebouw ontworpen kan worden. De eis in het

	beeldkwaliteitsplan is een handvat richting architecten dat het standaard damwandprofiel over het algemeen niet de gewenste uitstraling heeft. Het is aan de architect om welstand te overtuigen dat er een gebouw ontworpen kan worden met een damwandprofiel dat een kwalitatief goede uitstraling heeft.
k.	Vanuit de ruimtelijke kwaliteit van het gebied is gekozen voor een bepaald formaat aan bomen om het gebied de uistraling te geven welke wij passend achten. Het is hier dan ook niet wenselijk te kiezen voor kleinere bomen.
l.	De regels in het beeldkwaliteitplan zijn blijkbaar niet helemaal duidelijk. Om verwarring te voorkomen is het beeldkwaliteitplan verduidelijkt op dit punt.

4 + 5	E. Bruine kreeft	Datum ontvangst: 29 april 2010/ 25 november 2010 Registratienummer: 459398/ 480204 Datum dagtekening: 27 april 2010/ 25 november 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> De zienswijzen hebben betrekking op het ontwerp exploitatieplan	
a.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De zienswijzen op het ontwerp exploitatieplan zullen in een afzonderlijke nota worden beantwoord.	

6.	Wolbers omgeving & recht advocatuur	Datum ontvangst: 3 mei 2010 Registratienummer: 459562 Datum dagtekening: 29 april 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> Allereerst wordt een zienswijze gegeven op de definitieve MER Ontwikkeling Harselaar Zuid & Harselaar Driehoek: Er is kennelijk geen definitieve MER opgesteld, waarbij wordt ingegaan op het advies van de commissie MER. Er is ook geen definitieve MER bij dit ontwerp ter inzage gelegd. Er is volstaan met een samenvatting. Er is niet ingegaan op de inspraakreactie van van den Bosch n.a.v. de aanvulling van de MER en wordt bij deze opnieuw ingebracht. Hierbij wordt ingegaan op het arrest van het Europese Hof van 15 oktober 2009. Zuid en Driehoek staan immers niet op zichzelf, maar worden in elkaars nabijheid gerealiseerd en in de nabijheid als ontwikkelingen als Vink, N303, en Harselaar Westwest, waardoor cumulatie van milieueffecten kan optreden. Hieraan moet in het MER aandacht worden besteed. Er is niet ingegaan op het arrest bij vaststelling van het voorontwerp- bestemmingsplan. Waarom zijn de MER N303 en de MER HZ en HD ontkoppelt, in afwijking van de richtlijnen. Dit terwijl de omleiding N303 deel uitmaakt van de externe ontsluitingsstructuur. Het bestaan van de samenhang is vastgelegd in de richtlijnen. In de sectorale aspecten in de MER N303 blijkt ook van die samenhang, zoals op de aspecten water, geluid en verkeer. De milieueffecten van de vuilstort worden onterecht buiten beschouwing gelaten (cumulatie). U bent niet consistent in het koppelen of ontkoppelen van MER-plichtige projecten, waarmee de samenhang niet voldoende in beeld wordt gebracht.	

	Een ander project dat van invloed kan zijn op de structuur van ontsluiting van Harselaar en omgeving is de recente vaststelling van het bestemmingsplan HWW Gelet op de verminderde behoefte aan bedrijventerreinen en het overschot aan plannen, is het prematuur te stellen dat HZ niet ontwikkeld kan worden met een verbindingszone van 250 meter, zoals eerder de commissie m.e.r. in een tussentijds advies adviseerde. Als Harselaar Zuid slechts voor 1/3 ontwikkelt hoeft te worden, lijkt het intact houden van een dergelijke zone zeer goed haalbaar. Daarbij is de beek onderdeel van de EHS en maakt dat ingrepen in beginsel niet toelaatbaar zijn tenzij dwingende redenen en de ingreep deugdelijk wordt gemitigeerd. Het is niet duidelijk of deze wijze van partiële zonering zich verdraagt met de Wg en van den Bosch voldoende rechtszekerheid biedt voor het verkrijgen van voldoende geluidsruimte om de verhuizing van van den Bosch doorgang te kunnen laten vinden. Niet duidelijk is of voldoende rekening is gehouden met andere voorname bronnen buiten het plangebied en de cumulatieve effecten die dat heeft bijvoorbeeld van spoor en A1? Verder is niet duidelijk of het zonebesluit nu formeel is genomen of dat gewacht wordt op de vaststelling van de volledige geluidszone, die zich zal uitstrekken over meerdere plangebieden? Heeft het college volledige verantwoording afgelegd op het gebied van externe veiligheid, omdat de regelgeving voor EV voor transportassen nog in ontwikkeling is.
b.	De gemeente wordt verzocht het gemeentelijk perceel ten westen van de Hanzeweg van circa 2 hectare volledig binnen het plangebied te brengen zodat de gemeente ook mee betaald aan de exploitatie.
c.	De verwachting dat de behoefte in het EPO ongewijzigd kan worden gerealiseerd blijkt negens uit en is niet gemotiveerd.
d.	Er bestaat geen noodzaak voor de geplande ontsluiting over de gronden van Van den Bosch. Het reeds nu bestemmen van de ontsluiting is in strijd met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening, in strijd met de gesloten overeenkomst en in strijd met zorgvuldigheid
e.	Er ontstaat een (externe) veiligheidsprobleem omdat de ontsluiting het spoor kruist, het verkeer toeneemt en de bocht niet zorgt voor de benodigde verkeersveiligheid. Dit dient onderzocht en getoetst te worden met Prorail. Van overleg met Prorail is niets gebleken.
f.	Het profiel van de weg is niet vermeld op de plankaart. Het is niet duidelijk of en wat het wegverkeerslawaai van de weg kan betekenen voor de zonering van Bosch betonindustrie en of hiermee voldoende geluidsruimte blijft bestaan voor de exploitatie van zijn fabriek aldaar.
g.	Van den Bosch is het niet eens met de gekozen wijze van compensatie van groen en water. Ook verzoekt Van den Bosch de overeenkomst te respecteren waarin staat dat zij hierover zelf de regie houden.
h.	Het beleidskader dat gebruikt wordt voor de onderbouwing van ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is niet meer up-to-date.
i.	GVVP 2009 wordt niet genoemd. Deze is belangrijk voor de keuze van ontsluiting en de mogelijkheid voor een railterminal op Harselaar.
j	Uit de MER N303 blijkt dat in voorkomende gevallen niet vast gehouden kan worden aan waterberging op eigen terrein. Van den Bosch wenst dan ook buiten plangebied de waterberging te mogen regelen.
k.	Het is niet duidelijk of de wijze van partiële zonering zich verdraagt met de Wet geluidhinder en voldoende rechtszekerheid biedt aan Van den Bosch.
l.	Het is niet duidelijk of voldoende rekening is gehouden met voorname bronnen buiten het

	plangebied en de daarbij behorende cumulatieve effecten die dat heeft (bijvoorbeeld spoor en A1)
m.	Niet duidelijk is of zoneringsbesluit nu formeel is genomen of dat wordt gewacht op vaststelling van de volledige geluidszone.
n.	Er wordt gevraagd of het college complete verantwoordelijkheid heeft afgelegd, omdat de regelgeving voor externe veiligheid over transportassen nog in ontwikkeling is.
o.	Uit de MER blijkt dat het spoor vermoedelijk een veiligheidszone cat. 2 wordt verbonden met ontwikkelingsbeperkingen binnen de zone van 200 meter.
p.	Er staat niets vermeld over de potentieel gevaarlijke kruising met de Hanzeweg. Is er toestemming van Prorail een gelijkvloerse kruising te maken.
q.	De plankaart is niet duidelijk.
r.	Bij uitprinten lijken de verhoudingen niet meer te kloppen wat rechtszekerheid niet ten goede komt.
s.	Wegprofiel ontbreekt op de kaart evenals geluidszoneringen van het spoor en de weg.
t.	Dubbelbestemming archeologie is nog steeds vermeld. Het onderzochte gebied lijkt verwisseld te zijn met het niet onderzochte gebied.
u.	Het stellen van het feit dat er geen zicht is op het sluiten van een exploitatieovereenkomst is in strijd met de overeenkomst uit 2005.
v.	Er had met Van den Bosch afzonderlijk een exploitatieovereenkomst afgesloten moeten worden op het moment dat er is gebleken dat een gezamenlijke overeenkomst niet haalbaar bleek.
w.	Directe onteigening is niet noodzakelijk omdat de ontwikkeling van de driehoek ook zonder deze ontsluiting mogelijk is.
x.	De Westelijke omleiding wordt ten onrechte als gegeven volgens de provincie aangegeven. Het gedeelte van Van den Bosch is daarom niet noodzakelijk voor ontsluiting in de toekomst.
y.	Ondanks het feit dat er geen concrete plannen zijn voor een goederenoverslag terminal pleit van de Bosch ervoor hiervoor ruimte te reserveren. Een onderbouwing van dit punt volgt.
z.	Van den Bosch vraagt de helikopterhaven te verplaatsen naar Harselaar Driehoek.
aa.	Ondanks het overleg in de fase tussen voorontwerp en ontwerp wordt in de huidige bouwregels onvoldoende tegemoetgekomen aan de vestigingseisen van Van den Bosch.
bb.	Minimale bouwhoogte: Van den Bosch verzoekt deze bepaling te schrappen.
cc.	Kantoor: 40 procent bvo per bedrijf mag als kantoor worden gebruikt met een maximum van 1000m ² . Op de verbeelding is geen aanduiding gevonden. Gevraagd wordt om een verduidelijking.
dd.	Bouwhoogten: 10 meter is onvoldoende voor kranen, portaalkranen, bovenloopkranen, silo's en vergelijkbare constructies. 20 meter kan weliswaar met ontheffing maar dit alleen voor portaalkranen en niet voor andere kranen of silo's. 30 meter is noodzakelijk.
ee.	Verzocht wordt een menggebouw toe te staan van 35 meter.
ff.	Verzocht wordt om een ontheffingsmogelijkheid om het bouwen van maximaal 5 meter uit de

	geveelijn toe te staan. (dit wordt geïllustreerd met een voorbeeld.)
gg.	Verzocht wordt met de bouwregels aan te sluiten bij een terreinindeling zoals Van den Bosch wenst.
hh.	Een terreinoppervlak van 7,5 hectare is een vereiste.
ii.	Opslaghoogte is te beperkt.
jj.	Inpandige opslag is niet realistisch voor een betonwarenfabriek
kk.	De bestemmingsomschrijving van "bedrijventerrein", plankaart en staat van bedrijfsactiviteiten moet aangepast worden op de realisatie van een goederenoverslagterminal en verplaatsing van de helikopterhaven.
ll.	Productie van betonwaren met behulp van mechanische verdichting wordt niet uitdrukkelijk genoemd in de Staat van bedrijfsactiviteiten. Verzocht wordt dit te verduidelijken en te bepalen dat dit bedrijf valt onder categorie 4.2.
mm.	Verzocht wordt "Wro-zone" te schrappen gezien het feit dat deze ontsluiting niet noodzakelijk is voor de ontsluiting van Harselaar Driehoek.
nn.	Van den Bosch merkt op dat niet is aangesloten bij de terreinindeling van Bosch beton maar naar een soort standaardindustrieterrein. Verzocht wordt dit in overeenstemming te brengen met de door hem in kaart gebrachte, gewenste terreinindeling voor zijn gronden.
oo.	De volgende zienswijzen hebben betrekking op het ontwerp exploitatieplan.
a.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> In 2008 is, naar aanleiding van een tussentijds advies, opnieuw gestart met het opstellen van een MER voor de bedrijventerreinen Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek. In maart 2009 is dit MER afgerond en ter aanvaarding aan de gemeenteraad voorgelegd, samen met het voorontwerp-bestemmingsplan. Hiermee heeft de gemeenteraad het MER tevens vastgesteld (en is er dus sprake van een definitief MER). Vervolgens is het MER (zoals procedureel vereist) ter visie gelegd bij het voorontwerp-bestemmingsplan en ter advisering aangeboden aan de commissie m.e.r.. De Commissie verzocht om aanvullende informatie, welke de gemeente Barneveld heeft gegeven in de Aanvulling Milieueffectrapport (van 19 oktober 2009). De commissie m.e.r. heeft vervolgens aangegeven dat deze aanvulling voldoende is en het MER, samen met deze aanvulling, een kwalitatief voldoende onderbouwing is voor het voorliggende ontwerp bestemmingsplan. De aanvulling op het MER heeft met het ontwerp-bestemmingsplan ter visie gelegen. Er was in deze fase geen mogelijkheid meer om impliciet zienswijzen in te dienen op (de aanvulling van) het MER Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek. (in het kader van het bestemmingsplan was dit wel mogelijk aangezien de Mer een van de bijlagen van het bestemmingsplan betreft. Aangegeven wordt dat het MER niet breed genoeg ingestoken zou zijn, omdat sprake is van cumulatie met ontwikkelingen in de nabijheid. In dit verband wordt het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 2009, Commissie tegen Nederland, C-255/08 genoemd. De gemeente Barneveld is van mening dat voor waar er naar de mening van de gemeente sprake kon zijn van cumulatie en/of effecten, zijn deze meegenomen in het MER. Om redenen van zorgvuldigheid en het in samenhang beoordelen van milieueffecten, zijn, waar dat nodig was, de milieueffecten van de ontwikkeling juist breder bekeken dan alleen Harselaar Driehoek. Het gaat hier ruimtelijk gezien om samenhang met de ontwikkelingen van Harselaar Zuid en de aanleg van de rondweg om Voorthuizen. Voor wat betreft de

afbakening van het gebied baseert de gemeente zich op de feitelijke verwachte milieueffecten, advies van de commissie m.e.r., advies ingewonnen bij mr. M.M.A. Soppe, bovengenoemd arrest m.b.t. factoren die meespelen in deze overweging. Voor wat betreft het in samenhang beoordelen van de milieuaspecten gaat het m.n. om de aspecten verkeer, lucht en natuur. Bij het opstellen van het MER Harselaar Zuid en Driehoek en voor de omleiding N303 zijn steeds dezelfde (verkeers)gegevens gebruikt en is steeds de afstemming gezocht v.w.b. het omschrijven van de milieueffecten. Voor de overige ontwikkelingen, spelen er hier geen andere factoren als bedoeld in bijlage III van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten – zoals gewijzigd bij richtlijn 97/11EG van de Raad van 3 maart 1997 en bij richtlijn 2003/35/EG van het Europese Parlement en de Raad van 26 mei 2003 – waarom gelet op het voornoemde arrest ook bij het niet overschrijden van een drempelwaarde toch een milieueffectrapport had moeten worden opgesteld. Voor wat betreft effecten op het plangebied Harselaar Driehoek, is bestemmingsplan “Harselaar West-West” geen project dat vanwege aard, omvang of ligging een aanzienlijk (cumulatief) milieueffect zal hebben. De omvang van het project is vrij gering; de oppervlakte van het plangebied (20 hectare bruto) blijft ruim onder de drempelwaarde voor (beoordeling) MER-plicht, zoals genoemd in onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit milieu-effectrapportage 1994. Verder is geen sprake van cumulatie met andere projecten. De activiteiten in het plangebied zijn immers procedureel noch fysiek gekoppeld aan de activiteiten op bedrijventerreinen Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek. De activiteiten zijn evenmin zodanig met elkaar verweven dat zij als gekoppeld moeten worden beschouwd. De ontwikkeling van de bedrijventerreinen staat los van elkaar. Er is geen procedurele, financiële of organisatorische samenhang. De afstand van het plangebied Harselaar West-West tot de bedrijventerreinen Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek bedraagt hemelsbreed meer dan 2 kilometer. Tevens zijn er geen bijzonderheden wat betreft het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder dan wel het risico op ongevallen. In de startnotitie voor het MER voor de wegomlegging bij Voorthuizen (N303) is de ontsluiting van het bedrijventerrein Harselaar-Zuid als een van de drie op te lossen problemen genoemd. Als gevolg hiervan was sprake van een inhoudelijke koppeling tussen het MER voor de wegomlegging en het MER voor het bedrijventerrein Harselaar-Zuid/Driehoek. Ook procesmatig (en als gevolg daarvan ook procedureel) was er sprake van een koppeling: de voortgang van het MER voor de wegomlegging was afhankelijk van de keuzes die de gemeente Barneveld maakt in het kader van de m.e.r.-procedure voor het bedrijventerrein. Wat veranderde er? Waar in juni 2004 nog sprake was van het in procedure brengen van het bestemmingsplan Harselaar-Zuid in 2007 was inmiddels sprake van begin 2010. Daarbij leek ont koppeling ook daadwerkelijk mogelijk, aangezien uit de uitgevoerde verkeersberekeningen bleek dat de inhoudelijke relatie tussen de wegomlegging en het bedrijventerrein minder sterk was dan aanvankelijk werd vermoed: ook zonder uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein was een wegomlegging gewenst. Deze twee argumenten leidden ertoe dat is besloten tot ont koppeling. Nu uit de resultaten van het ontsluitingsonderzoek bleek dat bedrijventerrein Harselaar op een adequate manier ontsloten kan worden, kon het m.e.r. Harselaar-Zuid onafhankelijk van het m.e.r. N303 Omleiding Voorthuizen & Ontsluiting Harselaar-Zuid worden voortgezet.

De vraag deed zich voor of het gewenst was om de twee milieu-effectrapportages te ontkoppelen. Directe aanleiding hiervoor was de vertraging die bij het MER voor de wegomlegging was ontstaan door de introductie van een nieuwe ontsluitingsvariant voor het bedrijventerrein. Niet uit te sluiten viel dat in het vervolg van de (besluitvormings-)procedure nogmaals vertraging zou ontstaan. Ontkoppeling zou deze herhaalde vertraging kunnen voorkomen. De mogelijkheid tot ontkoppelen is tevens vooraf besproken met de commissie m.e.r. Zij kon zich vinden in de ontkoppeling. Het MER Harselaar-Zuid houdt de opties van twee rondwegalternatieven open. Dit betekende dat de gemeente verder kon met de afronding van het MER Harselaar. De vuilstort behoort niet tot het plangebied van het MER Harselaar-Zuid/Driehoek omdat hier geen ontwikkelingen plaatsvinden die horen bij de doelstelling van het plan: de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein. Verkeers- en geluideffecten m.b.t. de vuilstort zijn wel meegenomen in het MER. Het plangebied is n.a.v. het tussentijds advies van de commissie m.e.r. als zodanig in samenspraak met de commissie vastgesteld. Voor wat betreft het aspect verkeer, zijn alle aspecten v.w.b. de ontsluiting van het gehele bedrijventerrein Harselaar behandeld in het MER. De plannen voor het bestemmingsplan Harselaar-West West zijn niet fundamenteel gewijzigd en zodoende is het MER voldoende actueel op dit punt. Zie ook beantwoording zienswijze 2 van van den Bosch. Voor de m.e.r. procedure is gedegen behoefteonderzoek gedaan naar welke vraag er binnen de gemeente en de regio is naar een dergelijk bedrijventerrein. Dit onderzoek is later (voordat het MER in procedure ging) nog geactualiseerd en aangepast op de scenario's zoals gehanteerd door de provincie. Hiermee heeft de gemeente een zo gedegen mogelijk fundament gelegd om besluitvorming op te baseren. Het geactualiseerde behoefteonderzoek dient als basis voor dit MER en de gemeente is van mening dat zij hiermee zo een gedegen fundament heeft gelegd voor besluitvorming. Er is in dit kader geen sprake van een partiële herziening van de industrielawaaizone, maar van een volledig nieuwe zone. Tevens is in het kader van de Wg er niet sprake van een verhuizing maar van nieuwe vestiging. Daarnaast is er voldoende geluidsruidten om naast de bestaande bedrijven een aantal nieuwe bedrijven toe te staan waaronder een of twee betonbedrijven. In het geluidonderzoek wat ten grondslag ligt aan de in procedure gebrachte geluidzone is hiermee rekening gehouden. Daarom is er voldoende rechtszekerheid voor de vestiging van Van den Bosch. Cumulatieve effecten van verschillende bronnen moeten met name worden bepaald bij woningen en ander geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen. Binnen de zone zijn slechts twee woningen aanwezig maar zullen binnen afzienbare tijd na het onherroepelijk worden van de zone en het bestemmingsplan worden verwijderd. Er is een formeel zonebesluit genomen in de vorm van het bestemmingsplan "Parapluherziening Industrielawaai Harselaar" welke wordt vastgesteld door de raad op 25 januari. Hiermee wordt gegarandeerd dat alleen het geheel van de zone welke in verschillende bestemmingsplannen ligt, dezelfde rechtskracht heeft. Regelgeving op het gebied van wegen is op dit moment helder. De PR-contour (10 e-6) van de snelweg valt binnen het asfalt van de rijbanen. Voor het spoor is het beleid inderdaad nog in ontwikkeling, maar ook daar is de verwachting dat de PR-contour (10 e-6) niet buiten het spoortracé zal reiken. Voor de zone voor het GR (groepsrisico) geldt dat deze voor het spoortracé 200 meter is. Voor de snelweg is een berekening noodzakelijk om te bepalen hoever deze zone reikt. Bij de planvorming leverden externe veiligheidsaspecten vooralsnog geen beperkingen op voor het bestemmen van het plan. Bij de realisatie van het plan, zal altijd bij elke ontwikkeling (vestiging van een Bevi-bedrijf) gekeken worden of de vestiging past in het kader van de PR en of het groepsrisico zodanig toeneemt dat er een verantwoording voor het GR moet worden afgelegd. Ook wordt in die gevallen standaard in overleg met de (regionale) brandweer bezien of er maatregelen genomen moeten worden ter
--

	verlaging van het GR. Op deze wijze wordt voldoende en volledig verantwoording afgelegd op het vlak van externe veiligheid. Voor de beantwoording van de zienswijzen op de mer verwijzen wij naar een afzonderlijke memo welke als bijlage zal worden toegevoegd aan deze nota.
b.	Het gemeentelijk perceel ten westen van de Hanzeweg wordt niet bij het bestemmingsplan Harselaar Driehoek getrokken. Het perceel zal bij een eventuele ontwikkeling, in een afzonderlijke procedure ontwikkeld worden. Op dit moment bestaat nog geen duidelijkheid hierover.
c.	Voor de behoefte wijzen wij op de update van het behoefteonderzoek zoals toegevoegd in de bijlage van de toelichting. Hieruit blijkt dat er voldoende behoefte aanwezig is om met het plan zoals nu voor ligt verder te gaan.
d.	De ontsluiting is een belangrijke ontsluitingsroute voor Harselaar Zuid maar ook tevens van belang voor de ontsluiting van Harselaar Driehoek. Het is planologisch wenselijk deze ontsluiting in het bestemmingsplan op te nemen. Het tracé is zorgvuldig gekozen en zeker niet in strijd met behoorlijk bestuur. Dat het tracé gelegen is over de huidige gronden van Van den Bosch en dat Van den Bosch dit liever anders zou zien weegt niet op tegen het veel groter maatschappelijk belang dat geldt, namelijk de ontsluiting van de bedrijventerreinen.
e.	Het wegtracé en de daarmee samenhangende oversteek is zorgvuldig gekozen en zal geen veiligheidsproblemen opleveren. Prorail heeft dan ook geen opmerkingen over de gekozen oplossing.
f.	De weg heeft geen invloed op de zonering van Bosch betonindustrie.
g.	Uitgangspunt bij dit bestemmingsplan is voldoende waterberging te creëren binnen het plangebied. Dit leidt niet tot zeer negatieve milieueffecten en hoge kosten. De mer toont dit ook aan. Over de waterhuishouding heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden met de waterbeheerder. Ook bij de verdere uitwerking van de plannen zal de waterbeheerder worden betrokken. Daarnaast is het alternatief van Van den Bosch, om buiten het plangebied een recreatieplas te creëren bij Zeumeren onwenselijk, mede doordat een afwenteling op het nabijgelegen gebied plaats vindt. Ook is niets bekend van de medewerking van alle daarbij betrokken partijen. Van alternatieven voor groencompensatie is niets bekend.
h.	Voor wat betreft het beleidskader zijn wij van mening dat de EPO op dit moment voldoende up-to-date is. Er is dan ook geen aanleiding de gedane ramingen terug te brengen. Hierbij verwijzen wij tevens naar het Regionaal Programma bedrijventerreinen waarbij wordt aangegeven dat de behoefte niet minder is dan het aanbod. In dit aanbod zijn dan de plannen voor zowel Harselaar-Zuid als Harselaar-Driehoek meegenomen.
i.	Het GVVP 2009 leidt niet tot andere opvattingen over de ontsluiting of andere zaken. Het is dan ook niet noodzakelijk deze te noemen anders dan een extra onderbouwing voor de in het bestemmingsplan gemaakte keuzes.
j.	Ten onrechte de MER N303 aangegrepen om in een hele andere situatie, namelijk in het plangebied Harselaar Driehoek, de waterberging te kunnen regelen buiten het plangebied. Voor dit plan is er voldoende ruimte de waterberging in het plangebied te realiseren. Hier zal dan ook aan voldaan moeten worden.
k.	Er is geen sprake van een partiële herziening van de industriewaaizone maar van een volledig nieuwe zone. Daarbij is er geen sprake van verhuizing maar van nieuwe vestiging. Daarnaast is er voldoende geluidsruimten om naast de bestaande bedrijven een aantal nieuwe bedrijven toe te staan waaronder een of twee betonbedrijven. In het geluidonderzoek wat ten grondslag ligt aan de in procedure gebrachte geluidszone is hiermee rekening gehouden. Daarom is er voldoende rechtszekerheid voor de vestiging van Van den Bosch.
l.	Naar aanleiding van de ter visielegging van de ontwerpzone zijn wij tot het inzicht gekomen

	dat belangrijke invloed in de omgeving van de nieuw vast te stellen zone buiten beschouwing is gelaten. Daarom moet de geluidszone worden herzien en worden vastgesteld. Cumulatieve effecten van verschillende bronnen moeten met name worden bepaald bij woningen en ander geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen. Binnen de zone zijn slechts twee woningen aanwezig maar zullen binnen afzienbare tijd na het onherroepelijk worden van de zone en het bestemmingsplan worden verwijderd.
m.	Er is een formeel zonebesluit genomen in de vorm van een paraplunota welke in de raad van januari 2011 zal worden vastgesteld. Hiermee wordt gegarandeerd dat alleen het geheel van de zone welke in verschillende bestemmingsplannen ligt, dezelfde rechtskracht heeft.
n/o	Aan het aspect externe veiligheid wordt voldoende aandacht geschonken in de mer. Dit aspect is dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Harselaar Driehoek.
p.	Met prorail is overleg gevoerd. De overgang betreft een reeds bestaande overgang welke door de situering en inrichting van de weg een verkeersveilige oversteek zal worden.
q.	De verbeelding is opgesteld conform de landelijke eisen die hieraan gesteld worden. Naast de papieren versie bestaat de digitale versie. Deze geeft bij raadpleging exact aan wat de mogelijkheden voor een locatie zijn.
r.	De digitale verbeelding is niet bedoeld om uit te printen. Bij het uitprinten is de maatvoering dan ook niet meer exact af te meten. Deze mogelijkheden zitten wel in de digitale verbeelding. De rechtszekerheid is hiermee dan ook gewaarborgd. Daarnaast kan ook de analoge verbeelding geraadpleegd worden voor een helder beeld.
s.	Het is geen verplichting om het wegprofiel aan te geven op de verbeelding. De als 'Verkeer' bestemde gronden zijn op een zodanige manier gekozen dat de uitvoering kan plaatsvinden rekening houdende met de benodigde capaciteit van de weg (en daarmee de inrichting van de weg)
t.	Er is enige verwarring ontstaan over de ligging en betekenis van het gebied dat is aangeduid met een dubbelbestemming Waarde Archeologie 2. Het gebied dat in de laatste versie met een dubbelbestemming is aangeduid betreft een gebied met aangetoonde archeologische waarden. Dit gebied wordt dan ook beschermd met deze status. Het gebied waar deze dubbelbestemming niet op is gelegen is hier reeds onderzocht. Overigens heeft in het kader van een raadsbesluit van september betreffende de aanpassing van de ondergrenzen voor archeologisch onderzoek tevens een wijziging plaatsgevonden in de standaardregels. In het vast te stellen plan zal de bestemming gewijzigd worden in Waarde – Archeologie 1.
u.	De wetgever schrijft in artikel 6.12 lid 1 van de Wro voor, dat de gemeenteraad een exploitatieplan dient vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Voor een bestemmingsplan als Harselaar Driehoek is het daarom (zo lang niet met alle eigenaren in het plangebied een exploitatieovereenkomst is gesloten) noodzakelijk bij het bestemmingsplan tevens een exploitatieplan vast te stellen. Vaststelling van een exploitatieplan is niet in strijd met de in 2005 gesloten overeenkomst. In de overeenkomst is namelijk niet overeengekomen dat een exploitatieovereenkomst gesloten dient te worden <i>voorafgaand</i> aan de ter visie legging van het ontwerpplan. Er is slechts overeengekomen in artikel 2 lid 5 dat 'een nadere exploitatieovereenkomst zal worden gesloten'. In artikel 7 lid 2 is zelfs overeengekomen dat partijen <i>na inwerkingtreding</i> van het bestemmingsplan ten aanzien van de gronden die onder meer benodigd zijn voor de ontsluiting van de Driehoek een nadere exploitatieovereenkomst zullen sluiten. Strijdigheid met de overeenkomst is derhalve niet aan de orde. Ook nu nog kan een exploitatieovereenkomst met reclamant worden gesloten.
v.	Zie beantwoording onder punt u.

w.	Getracht zal worden de voor het bedoelde weggedeelte benodigde grond minnelijk te verwerven. Lukt dat niet, dan wordt voortvarende onteigening noodzakelijk geacht. Het wegtracé tussen de verlengde Mercuriusweg en het toekomstige bedrijventerrein Harselaar-zuid is vanaf de eerste fase noodzakelijk voor een goede ontwikkeling en ontsluiting van de bedrijventerreinen Harselaar-Driehoek en overigens ook voor Harselaar-Zuid.
x.	Bedrijventerreinen dienen voorzien te worden van een goede ontsluitingsstructuur. Wij achten de ontsluitingsweg over de gronden van Van den Bosch in dit kader noodzakelijk. Dat de omleiding nog niet voor de volledige 100 procent zeker is doet niets af aan het feit dat wij hier in het bestemmingsplan wel rekening mee houden.
y.	Op dit moment achten wij het niet noodzakelijk in het bestemmingsplan Harselaar Driehoek ruimte te reserveren voor een goederenoverslag terminal.
z.	Voor de realisatie van een Helikopterhaven gelden bepaalde regels. Een helikopter produceert veel geluid en is derhalve niet overal toegestaan. De regels van het bestemmingsplan sluiten een helikopterhaven echter niet uit. Naast de passendheid binnen de bestemming moet overigens ook beschikt worden over de benodigde vergunningen. Het bestemmingsplan staat het verplaatsen van een helikopterhaven dan ook niet in de weg.
aa.	Wij betreuren het dat ondanks het overleg dat met Van den Bosch is gevoerd niet ingestemd kan worden met de regels die wij in het ontwerp stellen. Wij zijn echter van mening dat wij door de aanpassingen tegemoet zijn gekomen aan Van den Bosch, dat een goede bedrijfsvoering op deze locatie mogelijk is en dat tevens sprake is van een passende stedenbouwkundige invulling.
bb.	De aanduidingen voor minimale bouwhoogten is gekozen vanuit stedenbouwkundige overwegingen, efficiënt ruimtegebruik en kwaliteit van het plan. De minimale bouwhoogten gelden dan ook alleen op bepaalde beeldbepalende locaties in het plan. De in de zienswijze genoemde gebouwen voor transformator of zaagcabine kunnen dan ook wel lager gebouwd worden maar dan meer achter op het terrein.
cc.	Het is niet wenselijk om op deze locatie meer toe te staan dan 40% met een maximum van 1000m ² .
dd.	De maatvoeringen in het voorliggende bestemmingsplan leken ons in eerste instantie toereikend voor een efficiënte bedrijfsvoering. Wij hebben een afweging gemaakt tussen de beeldkwaliteit en de mogelijkheden voor een goede bedrijfsvoering. Nu was het op specifieke locaties mogelijk om ontheffing te verkrijgen van de bouwhoogte tot 30 meter. Dit is omwille van bedrijfsvoering verhoogd tot 33 meter. Daarmee kunnen onder andere inpandige silo's worden gefaciliteerd. Portaalkranen kunnen ook met ontheffing worden gefaciliteerd tot 20 meter. Voor wat betreft kranen behoeft niets geregeld te worden in de voorschriften aangezien dit geen gebouwen of bouwwerken zijn.
ee.	De nu in het bestemmingsplan gefaciliteerde maten zijn aangepast voor een efficiënte bedrijfsvoering. Het verhogen tot 33 meter achten wij stedenbouwkundig aanvaardbaar waarbij tevens een efficiënte bedrijfsvoering mogelijk is.
ff.	Het wordt vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk geacht om een bepaald percentage van de voorgevel in de gevellijn te plaatsen. Het is zeker niet wenselijk om achterkanten van gebouwen aan de straatzijde te situeren. Voor het straatbeeld is gekozen te werken met gebouwen in de gevellijn. Het is niet wenselijk hiervan af te wijken.
gg.	De door Van den Bosch ingediende schets kan niet worden overgenomen omdat in essentiële zaken niet is voorzien. Ook is in het plaatje de railterminal opgenomen. Dit is iets waar niet mee kan worden ingestemd. Overigens is het nu gemaakte bestemmingsplan toereikend voor de verplaatsing van Bosch.
hh.	In het bestemmingsplan wordt aan een groot deel van de gronden van Bosch Beton de

	bestemming bedrijventerrein toegekend. Hier is voor een groot deel ook een betonfabriek toegestaan. De totale oppervlak waar een betonfabriek toegestaan is, is 7,5 hectare. De gronden in het bestemmingsplan Harselaar Driehoek, waar een betonfabriek toegestaan is, voldoen daarmee aan de grootte die noodzakelijk is om Van de Bosch te kunnen huisvesten.	
ii./jj.	Een stapelhoogte van 6 meter is ruim voldoende. Daarnaast is in pandige opslag hoger dan 6 meter wel toegestaan. De indiener van de zienswijze geeft enerzijds aan dat het betonproduct lastig stapelbaar is (te zwaar of qua vorm). Hier is de hoogte dan ook geen probleem. De lichtere elementen die wel stapelbaar zijn kunnen dan ook prima in pandig worden opgeslagen.	
kk.	In het bestemmingsplan wordt exact aangegeven welke bedrijven zich kunnen vestigen op welke locatie. De verplaatsing van Bosch beton is hiermee gewaarborgd. Voor wat betreft de mogelijkheid van een helikopterhaven verwijzen wij naar de beantwoording onder 6z. Een goederenoverslagterminal wordt niet gefaciliteerd in dit voorliggende bestemmingsplan.	
ll.	Het is niet wenselijk om de bestaande categorisering uit de staat van bedrijfsactiviteiten op een dusdanige manier op te splitsen dat door de bomen het bos niet meer gezien kan worden. Een betonfabriek zoals Bosch valt maximaal in categorie 4.2. Gezien het feit dat deze categorie toegestaan is in het bestemmingsplan zal dit de verplaatsing van Bosch niet in de weg staan.	
mm.	Voor een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk het terrein op een goede manier te ontsluiten. De westelijk gelegen ontsluitingsweg zal zowel dienen als ontsluiting voor het nieuwe bestemmingsplan Harselaar Zuid als ontsluiting voor het voorliggende bestemmingsplan Harselaar Driehoek. Het bedrijventerrein dient vanuit veiligheidsoogpunt vanuit twee zijden bereikbaar te zijn.	
nn.	In het beeldkwaliteitsplan is het uitgangspunt niet geweest om een standaard industrieterrein te ontwerpen. De beschrijving van beeldkwaliteit heeft als doel een samenhangende, ruimtelijk kwalitatieve inrichting van het bedrijventerrein tot stand te brengen. Het is daarbij van belang om evenwicht te creëren binnen de samenhangende hoofdstructuur met een herkenbare identiteit waar, binnen de verschillende deelgebieden op een lager schaalniveau, ruimte wordt geboden voor een afzonderlijke individuele en herkenbare expressie per bedrijf. Op een grotere schaal is er behoefte aan een duidelijke structuur, op kleinere schaal aan een voldoende mate van variatie en contrast van vormen, materialen en kleuren. Relevante begrippen zijn structuur, identiteit en betekenis (belevingswaarde). Enerzijds wordt zo op het hoogste schaalniveau richting gegeven aan een integrale beeldkwaliteit van het plangebied om de herkenbaarheid en representativiteit van het bedrijventerrein op een hoog niveau realiseren. Anderzijds is het de ambitie om binnen dit raamwerk individuele expressie van verschillende partijen toe te laten zonder dat de beoogde samenhangende beeldkwaliteit van het bedrijventerrein hierdoor wordt verstoord. Het beleid is gericht op een goede beeldkwaliteit waarbij ook de gebruikswaarde een belangrijk aspect is. Het terrein moet naast er goed uitzien ook goed en efficiënt functioneren.	
oo.	De zienswijzen met betrekking tot het exploitatieplan zullen in een afzonderlijke nota worden beantwoord.	
7.	Adromi Groep	Datum ontvangst: 25 november 2011 Registratienummer: 480197 Datum dagtekening: 25 november 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> Verschillende aspecten van onderhavig plan kunnen beter. Dit betreft bijvoorbeeld de waterhuishouding, de natuurcompensatie en de ontsluiting.	

b.	De driehoek biedt een mogelijkheid om snel en eenvoudig een railterminal te realiseren.
c.	Om een railterminal mogelijk te maken geeft de indiener van de zienswijzen een toelichting van de wensen en mogelijkheden van de gronden in de Driehoek (en enkele andere opties). Dit zou de indiener graag gefaciliteerd zien in de verbeelding van het bestemmingsplan door middel van het doortrekken van de bedrijfsbestemming tot langs het spoor.
d.	In combinatie met het vorenstaande wordt verzocht om spooroverslagbedrijven toe te laten als categorie 4 bedrijf. Het stapelen van containers (tot 8 tot 10 containers op elkaar) en het toelaten van containerkranen wordt verzocht mogelijk te maken.
e.	Eind 2009 werd bekend dat er nieuwe rondweg Harselaar/ Barneveld zou komen over de gronden van Bosch Beton. Dit levert beperkingen op voor de vestiging van een railterminal en vestiging van Bosch Beton.
f.	Voor de aanleg van een rondweg zijn alternatieven voorhanden zoals opwaarderen Gardebroekerweg-Zeumerseweg en het bestaande viaduct over de A1. Tevens zou een nieuwe oprit kunnen worden gerealiseerd op de A1. N805/Baron van Nagellstraat kan dan vervallen. De ontsluiting van Harselaar-West kan dan via de Driehoek geschieden met bijkomende voordelen. Dit sluit ook aan bij de nieuwe oostelijke rondweg rond Voorthuizen.
g.	De vraag wordt gesteld of de huidige ontsluiting wel een afdoende oplossing kan bieden. Dit aangezien de verkeersstromen uiteindelijk via de Baron van Nagellstraat de snelweg op zullen komen.
h.	Er is geen rekening gehouden met andere projecten zoals woningbouw.
i.	Bosch beton beschikt reeds over een helihaven. Een verplaatsing naar de Driehoek is een ideale basis en bijdragen aan het vestigingsklimaat. Ook voor hulpdiensten is deze locatie geschikt. Verzocht wordt om een helihaven toe te laten en op te nemen als categorie 3 bedrijvigheid.
j.	De indiener van de zienswijze heeft alternatief voor water- en groencompensatie te laten plaatsvinden ten noorden van de snelweg. Het waterschap en Rijkswaterstaat zijn positief tegenover dit idee.
k.	Rijkswaterstaat heeft bezwaren tegen verlenging van de watergang langs de snelweg.
l.	Bosch beton heeft afspraken om bos te compenseren in de vorm van uitbreiding van het Schaffelaerse bos. Bosch acht het niet uitgesloten dat er ook afspraken gemaakt kunnen worden met eigenaren rond de Zeumerse plas.
m.	Onder een eventuele railterminal zijn ook mogelijkheden voor compensatie van water.
n.	Indiener verzoekt gronden met bedrijfsbestemming mede te bestemmen voor compenserend oppervlaktewater.
o.	Indiener verzoekt locatie oppervlaktewater af te stemmen met Rijkswaterstaat.
p.	Indiener verzoekt voor de waterbestemming in het plangebied een wijzigingsbevoegdheid op te nemen naar bedrijfsbestemming op voorwaarde dat een aaneengesloten waterstructuur gehandhaafd blijft en, mede zoals blijkt uit positief advies van het waterschap, buiten het plangebied wordt voorzien in voldoende compenserend oppervlaktewater.
q.	Indiener verzoekt voor de groenbestemming een vergelijkbare wijzigingsbevoegdheid op te nemen.
r.	Indiener verzoekt in het exploitatieplan een regeling op te nemen voor dergelijke inbreng in natura.

s.	In de huidige vorm geven de plannen voor de Driehoek geen invulling aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Verzocht wordt dit te regelen in het exploitatieplan en hierbij de mogelijkheid op te nemen voor de plaatsing van drie windmolens met een ashoogte van 50 meter.
t.	Het bestemmingsplan is qua opzet standaard en inspireert tot een heel andere invulling.
u.	Er is voldoende plaats voor een railterminal welke kan worden uitgebreid met eigen rangeermogelijkheden. Dit kan snel via de huidige planprocedure vanwege de aanwezigheid van een wachtspoor. Tevens is dit een goedkope oplossing.
v.	Watercompensatie is aantrekkelijker in combinatie met recreatie en landschapsontwikkeling
w.	Een waterpartij op een industrieterrein voegt niet veel toe en is in strijd met beleid om bebouwd gebied zo intensief mogelijk te gebruiken. De gronden zouden direct kunnen worden aangesloten op nutsvoorzieningen. Dit is vorm van kapitaalvernietiging.
	<i>Gemeentelijke reactie:</i>
a.	In het plan is voldoende aandacht besteed aan de diverse aspecten. De mer en de aanvullende onderzoeken zijn met zorgvuldigheid tot stand gekomen. Wij hebben dan ook geen enkele reden aan te nemen dat er sprake is van onvolledigheid dan wel onzorgvuldigheid.
b/c	Op dit moment is het nog onduidelijk of, en waar een eventuele railterminal zou moeten komen. Het nu mogelijk maken van een railterminal door het bestemmingsplan hier op in te richten is dan ook niet wenselijk. De reactie om dit snel en eenvoudig te kunnen doen in het bestemmingsplangebied Harselaar-Driehoek is dan ook onjuist. De toelichting van de plannen nemen wij voor kennisgeving aan. Pas op het moment dat er een besluit is genomen over het al dan niet realiseren van een railterminal kan dit ingepast worden in een bestemmingsplan. Het doortrekken van de bedrijfsbestemming tot aan het spoor is, mede gezien het vraagstuk van de ontsluiting een niet doordachte oplossing waar te lichtzinnig met de ruimtelijke kwaliteit wordt omgesprongen. Het toelaten van spooroverslagbedrijven is op dit moment niet aan de orde. Overigens gaat de systematiek van het bestemmingsplan niet in op de afzonderlijke bedrijven maar wordt het al dan niet mogelijke vestigen bepaald door de categorie waarin een specifiek bedrijf zich bevindt en de zone waar deze milieucategorie qua zwaarte mogelijk is.
d.	Ook het faciliteren van hoog gestapelde containers is op dit moment niet aan de orde en daarmee ook niet wenselijk binnen dit bestemmingsplan.
e	Er is op een goede manier nagedacht over de indeling van de gronden in dit bestemmingsplan. Dat dit de eventuele vestiging van een railterminal in de weg staat kan zo zijn maar dit komt doordat er geen besluitvorming omtrent de railterminal is en wij er dan ook van uit gaan dat de locatie Harselaar-Driehoek hier niet voor gebruikt gaat worden.
f.	De gekozen verkeersoplossing is door zorgvuldige afweging en onmogelijkheden van diverse alternatieven tot stand gekomen. De aangedragen alternatieven zijn gebaseerd op aannames als oostelijke rondweg Voorthuizen en nieuwe op- en afrit A1. Dit zijn aannames die op dit moment niet realiseerbaar zijn. Daarnaast is de gekozen oplossing zowel planologisch als verkeerskundig een goede oplossing voor het afwikkelen van huidige en toekomstige verkeersstromen.
g.	In het bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken is zeer zorgvuldig naar het aspect 'Verkeer' gekeken (zie hiervoor het rapport van Goudappel Coffeng). De gekozen oplossingen leveren dan ook geen probleem op bij de afwikkeling van het verkeer.

h	Op dit moment zijn er geen woningbouwtrajecten waar rekening mee moet worden gehouden voor wat betreft de verkeersafwikkeling voor onderhavig bestemmingsplan. Mocht de toekomst uitwijzen dat een bepaalde ontwikkeling een dermate hoge verkeersdruk met zich mee brengt zal de oplossing gezocht worden in die desbetreffende procedure. Voor dit moment is dat niet aan de orde.
i.	Voor wat betreft de helikopterhaven is in eerdere reacties al aangegeven hoe wij met de helihaven willen omgaan (zie reactie 6z(6kk)). Daarnaast verzoekt de indiener van de zienswijze de helihaven op te nemen als categorie 3. Hier kan geen sprake van zijn aangezien wij niet zelf de categorie van het bedrijf kunnen kiezen maar dat dit afhankelijk is van de impact die dit heeft op de omgeving. Voor helihavens is met name het aspect geluid een aspect welke bepaalde afstandseisen genereert. Een helihaven valt dan ook in categorie 5.1. Daarnaast kunnen er in het kader van de vergunningverlening bepaalde eisen gesteld worden.
j.	Wij wensen de groencompensatie te laten plaatsvinden op de daartoe in het bestemmingsplan aangegeven gronden. In het bestemmingsplan is hier duidelijk aangegeven waar dit zal gebeuren. Op deze manier wordt dit zowel voor provincie als gemeente, alsmede voor een ieder die hierin geïnteresseerd is helder. Dit draagt bij aan de rechtszekerheid van het daadwerkelijk aanplanten. Compensatie elders zou onder voorwaarden behoren tot de mogelijkheden echter op dit moment is er geen overeenstemming hierover. Ten tijde van de uitvoering van de plannen kan nader overleg plaatsvinden over een andere locatie. Dit moet dan tevens in het exploitatieplan aangepast worden. Voor wat betreft het aspect water wensen wij aan te sluiten bij het daarvoor opgestelde waterstructuurplan. Ieder bestemmingsplan voorziet daarbij in zijn eigen waterberging. Dat het waterschap positief staat tegenover een alternatief, waarbij de Zeumerse plas wordt uitgebreid doet hier niets aan af.
k.	Het is ons niet bekend dat Rijkswaterstaat bezwaren heeft tegen de in het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek gekozen oplossing voor de waterberging.
l.	Het is niet uitgesloten dat er met eigenaren rond de Zeumerse plas afspraken gemaakt zouden kunnen worden over de compensatie van groen uit de Driehoek. Wij zijn echter van mening dat vooralsnog de boscompensatie dient plaats te vinden op de daartoe in het bestemmingsplan aangegeven gronden. Dit om rechtszekerheid te waarborgen (zie ook 8j).
m.	Voor wat betreft de waterberging onder de railterminal sluiten wij aan bij onze eerdere beantwoording over de terminal zelf. Gezien deze beantwoording is het niet nuttig een verdere uitwerking in de vorm van waterberging onder een dergelijke voorziening verder uit te werken of te bezien in het kader van haalbaarheid en wenselijkheid.
n.	Binnen de bestemming bedrijventerrein zijn de gronden mede bestemd voor water.
o.	Reeds in een eerder stadium is Rijkswaterstaat betrokken bij de plannen.
p.	In het bestemmingsplan heeft het water een specifieke plaats gekregen. Zoals te doen gebruikelijk dient de compensatie van oppervlaktewater binnen het plangebied opgelost te worden. Dit is gebeurd op een manier welke zowel voor wat betreft het aspect water acceptabel is en tevens tegemoet komt aan de wens om het uitgeefbaar bedrijventerrein niet onnodig te verkleinen. Ook water alsmede groen in een plan geeft ruimtelijke kwaliteit aan het plan. Wij vinden het compenseren van oppervlaktewater buiten het plangebied dan ook geen wenselijke situatie.
q	Zie 7n
r.	Voor wat betreft opmerkingen over het exploitatieplan wordt verwezen naar de beantwoording in het zienswijzen verslag betreffende het exploitatieplan. Aangezien wij de zienswijzen ten aanzien van waterberging en boscompensatie niet honoreren is aanpassing van het exploitatieplan niet aan de orde hoeft te zijn.

s.	Voor wat betreft het ruimtelijke aspect voor het plaatsen van windmolens zijn wij van mening dat op dit moment geen wens bestaat windmolens binnen dit plangebied te faciliteren.	
t.	Wij zijn van mening dat het bestemmingsplan op een gedegen manier tot stand is gekomen en voldoet aan de mogelijkheden die wij stellen aan de gewenste invulling.	
u.	Wij kunnen wat betreft de railterminal kort zijn. Een railterminal valt niet binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek. Tevens past een railterminal niet binnen de wensen en eisen die wij stellen in dit bestemmingsplan.	
v.	Voor wat betreft het aspect watercompensatie verwijzen wij naar het eerder gestelde in de beantwoording onder 7p.	
w.	Een waterpartij op een industrieterrein heeft wel degelijk een toegevoegde waarde. Een waterpartij is belangrijk voor het aspect waterberging en geeft tevens een kwaliteitsimpuls aan het gebied. Het volbouwen van terreinen zonder daarbij aandacht te geven aan het openbare gebied is een zeer achterhaalde gedachte welke wij bij dit bestemmingsplan niet voor ogen hebben.	
8.	Schreuder adviseurs namens Bijkerk auto- en metaalrecycling	Datum ontvangst: 26 november 2010 Registratienummer: 480201 Datum dagtekening: 24 april 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> De gronden tussen de Oostvenerweg en bestemmingsplan Harselaar-Driehoek zijn niet meegenomen in Harselaar-Driehoek noch in Harselaar-Zuid. De gedane investeringen met het oog op de toekomst dreigen nu ernstig in het gedrang te komen. Dit doordat door de provincie een visie op het ontwikkelen van industriegronden is opgesteld. Hierin staat dat gemeenten terughoudend moeten omgaan met de uitgifte van nieuwe industriegebieden. Schreuder verneemt graag of gegarandeerd kan worden dat de betreffende percelen nog wel ontwikkeld kunnen worden. Zo ja, waar deze verwachting op gebaseerd is.	
b.	De gronden worden niet meer gebruikt conform de geldende agrarische bestemming water een troosteloze aanblik geeft. In een eerder stadium werden deze gronden wel betrokken bij Harselaar-Driehoek.	
c.	Indiener verzoekt de betreffende gronden een bedrijfsbestemming te geven.	
a/c	<i>Gemeentelijke reactie:</i> Het bestemmingsplan heeft in de periode van 15 oktober tot en met 25 november voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. De indiener van de zienswijze heeft zijn zienswijze allereerst per email verstuurd. Hij heeft hierbij geen gebruik gemaakt van de daarvoor benodigde manier (zienswijzenformulier in combinatie met digiD). Ook het per post verstuurd document is te laat verstuurd en ontvangen. De zienswijze is dan ook niet ontvankelijk. Ondanks dit feit wijzen wij er op dat de zienswijze onder 1 inhoudelijk overeenkomt met het hier gestelde. Voor de volledigheid willen wij hier dan ook op wijzen.	
9.	Afvalverwerking Vink b.v.	Datum ontvangst: 25 november 2011 Registratienummer: 480175 Datum dagtekening: 24 november 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> De indiener van de zienswijze verwijst naar een document van SPA van 20 april 2010. Een aanvullende bijlage is afgegeven of 25 november 2010.	
b.	Het bedrijfsterrein van Afvalverwerking Vink is als geurbron aan te merken. Door de ligging ten opzichte van het plangebied is er sprake van beïnvloeding. Innen het plangebied worden geurgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Hoe hoog de	

	geurbelasting is en in welke mate deze tot hinder kan leiden is niet onderzocht. Ook aan de vraag of voldaan kan worden aan het door de provincie Gelderland nagestreefde beschermingsniveau is geen aandacht geschonken.
c.	De indiener reageert vervolgens op het ontwerp-exploitatieplan.
d.	De indiener geeft aan dat op pagina 64 van het bestemmingsplan onder aanduiding de spoorzone niet benoemd wordt.
e.	In het Beeldkwaliteitsplan is op pagina 9 een gedeelte van de tekst weggefallen
f.	Op pagina 14 komt de schets niet overeen met de tekst op pagina 23
g.	Op pagina 29. Voorgevel 5 meter uit de erfgrans(denk aan parkeren, haag etc = ca. 14m. ook max. voorgevellijn benoemen? Wel overal minimum maat aangeven.
h.	Op pagina 31 parkeren meer ruimte (zie vorige opmerking)
i.	Op pagina 35. Is de ontsluitingsroute de Mercuriusweg. Een boom van 20m is wel overdreven groot. Bij het gedeelte van de Mercuriusweg dat reeds is aangelegd zijn de bomen 4,5 à 5 meter met een diameter van 6 centimeter. Verzocht wordt deze ook toe te passen op de nog aan te leggen wegen. Dit bespaart behoorlijke kosten.
j.	Tot slot is met de indiener van de zienswijze een aantal zaken afgesproken deze worden hieronder puntsgewijs aangegeven. • De zienswijze van Bosch beton tegen de milieuvergunning van de afvalverwerking worden afgegeven aan de ambtenaar • Er is twijfel of grondeigenaren wel direct gaan ontwikkelen i.v.m. het aanleggen van de rondweg in het gebied. Gemeld wordt dat Afvalverwerking Vink alsmede Vastgoed Harselaar-Zuid bv na vaststellen van het bestemmingsplan de intentie hebben zo spoedig mogelijk tot ontwikkeling over te gaan. • De zienswijze zal na correctie worden ingetrokken. • Door ambtenaren van de gemeente Barneveld is toegezegd dat zelfrealisatie buiten het openbare gebied om mogelijk is. • De genoemde kosten in het ontwerpexploitatieplan en de onderlegger daarvan, zijn niet de te vergoeden kosten maar de werkelijk gemaakte kosten die moeten worden vergoed door de grondeigenaren. Bij zelfrealisatie zijn alleen de kosten van het openbaar gebied op nacalculatie voor de grondeigenaren.
a.	<i>Gemeentelijke reactie:</i> De bijlage betreft document met een beschrijving van de situering, de layout en de activiteiten en capaciteiten van de inrichting. Daarnaast een beschikking d.d. 16 augustus 2010 van de situering.
b.	Voor wat betreft het aspect geur en de beïnvloeding van afvalverwerking en de doorwerking daarvan in het plangebied voor Harselaar-Driehoek verwijzen wij allereerst naar onze beantwoording onder 7a. Daarnaast is de invloed van de vuilstortplaats op de Driehoek volgens het boekje Bedrijven en Milieuzonering relevant, omdat de Driehoek binnen de afstand van 300 meter valt. Deze afstand is een richt-afstand. Voordat de Driehoek werd ontwikkeld tot industrieterrein waren aan de Oude Goorderweg en Grote Bosweg diverse woningen gesitueerd. Ook op dit moment is er nog een woning gevestigd binnen de contour van de Driehoek. De te vestigen bedrijven zijn mogelijk voor geur gevoelig. Echter aangezien het bedrijven zijn van minimaal categoriezwarte 3.2 zullen deze bedrijven van zichzelf al dermate veel "hinder" ondervinden dat de invloed van de Vuilstort marginaal is. Daarnaast zal er een substantiële verbetering optreden t.o.v. de woningen die aanwezig waren. Naast het

	voorgenoemde is in de milieuvergunning uitgegaan van een geurafstand van 150 meter. Dit betekent dat deze de zuidzijde van het plangebied voor een klein gedeelte overlapt. Echter, de toetsingswaarde wordt nu gecalculeerd op "wonen". Indien de woningen zullen verdwijnen doordat dit wijzigt in "bedrijventerrein" en mag de geurbelasting veel groter zijn, namelijk 5 Odeur in plaats van de huidige 1,5 Odeur. Geconcludeerd wordt dat de bedrijven die zich zullen vestigen in het plangebied Harselaar-Driehoek geen hinder zullen ondervinden van de geur vanuit de afvalverwerking. Dit geldt omgekeerd ook. De vuilverwerking wordt niet verder in haar bedrijfsvoering beperkt op grond van de huidige situatie (aanwezigheid van woningen)	
c.	Voor wat betreft het gedeelte van de zienswijze dat het exploitatieplan betreft verwijzen wij naar de hiervoor opgestelde nota.	
d.	Op pagina 64 van het bestemmingsplan wordt onder de aanduidingen slechts aangegeven welk percentage van de voorgevel ten minste in de gevellijn gebouwd moet worden. Voor wat betreft de spoorzone is dit niet van toepassing aangezien hier geen specifiek percentage geldt.	
e.	Op de door de indiener van de zienswijze aangegeven pagina van het Beeldkwaliteitplan (BKP) hebben wij het ontbrekende gedeelte aangevuld.	
f.	De regels zoals gesteld op pagina 23 van het BKP zijn de basisregels. De figuur op pagina 14 betreft de Noordzuidas waarbij de beeldkwaliteitsregels op pagina 27 gelden. Hier wordt gesteld dat de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens tussen de 5 en 12 meter ligt. Dit komt overeen met de figuur op pagina 14.	
g.	Pagina 29 betreft de Spoorzone en betreffende beeldkwaliteitsregels. Hier wordt de voorgevelrooilijn op 5 meter uit de erfgrans gelegd. Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - Spoorzone' worden gebouwen in of ten hoogste 5 m achter de gevellijn gebouwd. Hierdoor ontstaat voldoende ruimte om de genoemde functies op een ruimtelijk aanvaardbare manier in te passen. De weg wordt overigens in de verkeersbestemming gelegd en heeft dus geen ruimtebeslag in de bestemming 'bedrijventerrein'.	
h.	Voor parkeren wordt voldoende ruimte ingepast. Zie voorgaande beantwoording.	
i.	Met de ontsluitingsroute wordt "de slinger" bedoeld welke de Mercuriusweg met de Hanzeweg verbindt. De bomen van 20 meter zullen langs de hoofdstructuren en de ontsluitingsroutes gepland moeten worden. Dit om te voldoen aan de beeldkwaliteitseisen zoals gesteld in het BKP. Op deze manier ontstaat de gewenste ruimtelijke kwaliteit in het gebied.	
j.	Tot slot noemt de indiener van de zienswijze een aantal zaken welke afgesproken. Deze zaken worden voor kennisgeving aangenomen.	
10.	Wolbers omgeving & recht advocatuur	Datum ontvangst: 25 november 2010 Registratienummer: 480185 Datum dagtekening: 25 november 2010
a.	<i>Zienswijze:</i> De zienswijze is een aanvulling op de eerdere zienswijze zoals hiervoor beschreven (reactie 6)	
b.	De indiener geeft een beschrijving van de voorgeschiedenis om het belang van Van den Bosch aan te geven.	
c.	Volgens de indiener van de zienswijze is geen rekening gehouden met het "convenant bedrijventerreinen 2010-2020". Met name de in het plan opgenomen verbindingsweg ter ontsluiting van Harselaar-Zuid. Er is twijfel over de behoefte aan een zo groot bedrijventerrein in de vallei.	
d.	Het rapport van Arcadis is niet meer actueel op dit punt. Aan de hand hiervan wordt pas duidelijk of de nieuwe verbindingsweg voor Harselaar-Zuid noodzakelijk is. De Driehoek kan	

	prima worden ontsloten over de bestaande Hanzeweg/Oostvenerweg en eerste deel van de Mercuriusweg.
e.	Beleidsconvenant moet besproken worden.
f.	Als blijkt dat Harselaar-Zuid voor een deel niet mag worden ontwikkeld in licht van gewijzigde marktsituatie is er geen reden voor doortrekking Mercuriusweg. De gemeente dient aan te sluiten bij de bestaande structuur in plaats van zoals nu te beginnen aan de andere zijde en niet aan te sluiten bij de bestaande bedrijfsbebouwing. De uitgiftestrategie is in strijd met criteria voor ruimtelijke kwaliteit (bijlage 5 van het convenant).
g.	De met het convenant ingezette beleidswijziging op 30 juni 2010 heeft geleid tot de vaststelling van de structuurvisie bedrijventerreinen en werksituaties door de provincie Gelderland. Hiervan wordt geen melding gemaakt in het beleidskader. Dit klemt doordat er afspraken moeten worden gemaakt tussen de regio's en de provincie Gelderland over de nog te ontwikkelen hectares bedrijventerrein. Verrommeling van landschap en natuur dient voorkomen te worden.
h.	Indien er geen vraag is naar bedrijventerrein is het ontwikkelen van bedrijventerrein in strijd met het beginsel van goede ruimtelijke ordening
i.	De toetsing aan de structuurvisie is voor Van den Bosch van belang omdat op pagina 39 is vastgelegd dat de rechten van bestaande helikopterterreinen worden gehandhaafd. Dit door een verordening die rechtstreeks doorwerkt in het bestemmingsplan. De gemeente heeft aangegeven dat helihaven mee gaat verhuizen naar nieuwe locatie. De helihaven zou planologisch tijdelijk erkend kunnen worden op de huidige locatie omdat verhuizing van een fabriek jaren duurt.
j.	De toetsing aan het beleid is onvolledig, onjuist en onzorgvuldig uitgevoerd doordat de Afdeling bestuursrechtspraak een gemeente verplicht om de provinciale structuurvisie mee te wegen als een bij het plan betrokken belang. De conclusie dat voorgenomen ontwikkelingen in overeenstemming zijn met rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid kan dan ook niet staande worden gehouden zonder dit bij de vaststelling te repareren.
k.	Indiener geeft aan dat BBI valt onder categorie 5.2 (staat van bedrijfsactiviteiten) en niet tot categorie 4.2. Verzocht wordt om de kwalificatie aan te passen.
l.	Adromi stelt dat met deze onjuiste categorisering BBI niet binnen de voorgenomen zone is in te passen. Het betrokken gebied is van volstrekt onvoldoende oppervlak om de vestiging van BBI in de Driehoek mogelijk te maken. BBI heeft minimaal 7,5 ha nodig alleen al voor de betonfabriek
m.	De begrenzing van gronden welke zullen worden aangemerkt als industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder sluiten in eerste instantie niet aan bij de eerder via een parapluplan vastgestelde zone en akoestisch onderzoek waarop de hogere waarden worden gebaseerd. Er zijn in het onderzoek geluidsbronnen ingevoerd welke zich buiten het gebied bevinden. Tevens is niet duidelijk hoe er bij dit alles rekening is gehouden met indicatieve akoestische onderzoeken van Adromi uit 2004.
n.	Indiener verzoekt om voor alle gronden ten behoeve waarvan een geluidzone wordt vastgesteld, de vestiging van bedrijvigheid tot en met categorie 5.2 toe te laten.
o.	De indiener stelt dat voor wat betreft het aspect water verwezen wordt naar de actualisatie van het waterstructuurplan van 21 juli 2008. Bij de vaststelling is dit 2,5 jaar oud en blijft op punt van milieukwaliteitseisen gebrekkig
p.	De ouderdom klemt hier omdat op 17 maart 2010 het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 in werking is getreden. De kwaliteitseisen gelden als grenswaarden die bij vaststelling van een bestemmingsplan in acht moeten worden genomen. Gelet op datum kan zowel in het bestemmingsplan als in de MER hier niet naar gekeken zijn. Dit dient aangevuld

	te worden.
q.	Buitenopslag mag niet hoger zijn dan 6 meter binnen een bouwvlak. Buiten een bouwvlak gelden hiervoor geen regels.
r.	Het is noodzakelijk om over voldoende stapelhoogte te kunnen beschikken.
s.	Binnenopslag is niet efficiënt en werkbaar. De te realiseren opslaghoogte is al beperkt vanwege het hoge gewicht in relatie tot de bodembelasting. Daarnaast zijn veel elementen vanwege de vorm niet stapelbaar.
t.	Gestapelde opslag is technisch arbotechnisch en financieel niet realistisch. Het verplaatsen door portaalkranen is dan niet mogelijk en er moet gebruik worden gemaakt van heftrucks met de daarbij behorende capaciteitsbeperkingen. Daarnaast kost dit meer manoeuvreerruimte. Daarnaast stelt dit hoge eisen aan de vloeren en is er kans op aanrijdingen en ongelukken.
u.	Opslag in de buitenlucht met portaalkranen is meest efficiënt.
v.	Bijopslag van grondstoffen zoals zand, grind et cetera zal gebruik worden gemaakt van onafgedekte opslagbunkers en trechters. De opslaghoogte zal dan ruim boven de 6 meter uitkomen.
w.	BBI wil tasveld afschermen met omwalling met beplanting zodat grotere opslaghoogte niet zichtbaar zijn voor de omgeving.
x.	Indiener verzoekt opslaghoogte niet meer te beperken tot 4 meter boven de toegestane bouwhoogte en omwalling niet onmogelijk te maken.
y.	Verzocht wordt het percentage toegestane bebouwing te berekenen over het bouwperceel in plaats van het bouwvlak.
z.	Niet alle vlakken zijn voorzien van een minimale hoogtebepaling zodat BBI niet aan de voorschriften van het bestemmingsplan kan voldoen.
aa.	Indiener van de zienswijze verzoekt het bestemmingsplan op de voorgaande punten aan te passen.
bb.	Indiener van de zienswijze vraagt opheldering over de vraag of het mogelijk is achter de met een specifieke bouwaanduiding aangegeven gronden te bouwen.
cc.	In de 3 zones is bepaald dat er een afstand van 5 tot 12 meter tussen de gebouwen en zijdelingse perceelsgrenzen in acht dient te worden genomen. Het is niet duidelijk of dit minimale of maximale afstanden betreffen. Dit is in strijd met beginsel van de rechtszekerheid. Verduidelijking van de voorschriften wordt gevraagd.
dd.	Er is onduidelijkheid over hoe de specifieke bouwaanduiding zich verhoudt tot het voorschrift dat gebouwen 5 meter en 6 meter achter de voorgevellijn zullen mogen worden opgericht.
ee.	Verzocht wordt om hogere bebouwing toe te staan om de mogelijkheid voor het oprichten van een menggebouw van 35 meter niet uit te sluiten op de meer centraal gelegen gronden.
ff.	Bouwhoogten in het bestemmingsplan zijn onvoldoende voor het oprichten van portaalkranen, silo's en voorraadbunkers. Weliswaar kan ontheffing worden verleend maar dit heeft alleen betrekking op portaalkranen (niet op andere kranen, silo's en bunkers). Een hoogte van 30 meter is noodzakelijk.
gg.	Bij een opslaghoogte van 4 meter is een hijsruimte van 6 meter onvoldoende omdat producten dan niet over elkaar heen gehesen kunnen worden.

hh.	BBI kan zich door deze voorschriften niet bij direct recht vestigen op de Driehoek. Verzocht wordt gebouwen tot 35 meter en kranen tot 30 meter en silo's en bunkers tot 12 meter toe te staan.
ii.	De indiener van de zienswijze schetst een situatie die ontstaat door het gekozen samenstelsel van bouwvoorschriften.
jj.	Opheldering wordt gevraagd voor de regeling voor bouwwerken geen gebouwen zijnde waarbij het begrip 'Voorgevelrooilijn wordt gehanteerd. Dit wordt nergens gedefinieerd. Dit wijkt af van het elders gehanteerde begrip 'gevellijn'.
kk.	In de 'Noord-Zuidas' wordt een toegestane bouwhoogte voor bouwwerken geen gebouwen zijnde genoemd van 1.8 meter. Gevraagd wordt naar de stedenbouwkundige relevantie van 70 centimeter m.b.t. de hoogteafscheidings. Dit mede gelet op het feit dat er gebouwen van 25 meter zijn toegestaan. Waarom erfafscheiding lager als gebouwen hoger mogen worden.
ll.	Buiten bouwvlak zijn overkappingen toegestaan tot 3 meter. Deze zijn gerelateerd aan het oppervlak van het bouwvlak. Dit is risicovol vanwege de afhankelijkheid van toevalligerwijze aanwezige bebouwing op andere gronden. Verzocht wordt dit aan te passen en te relateren aan bouwperceel.
mm.	T.b.v. de verplaatsing van BBI wordt verzocht om voor erfafscheidingen een bouwhoogte toe te laten van 4 meter en voor geluid- en windschermen een hoogte van 4 meter, gemeten vanaf peil of voet van het scherm indien dit op een ander bouwwerk wordt gemonteerd.
nn.	Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) geeft de indruk dat het vestigen van een betonwarenfabriek onwenselijk is. Indiener van de zienswijze wijst op de strijdigheid met uitgangspunten en provinciale ambitie om hier bedrijfsterein te realiseren voor de zwaarste categorieën.
oo.	Gewezen wordt op het feit dat er in het BKP onvoldoende rekening wordt gehouden met de vestiging van BBI. Er wordt wel gesproken over een betoncentrale maar een betonwarenfabriek als BBI is heel iets anders. De centrale is slechts een onderdeel. Het college wordt verweten dat zij zich onvoldoende heeft verdiept in de bedrijfsvoering van BBI. Iets dat zich vertaalt in de bouwvoorschriften en het BKP.
pp.	BKP duidt erop dat gemeente eigenlijk vooral lichte bedrijvigheid en kantoren wenst. Het BKP gaat uit van kavels tot 8.000 m2. Met name de kaveloppervlak (BBI heeft 75.000 m2 nodig) duidt erop dat de gemeente vooral lichte bedrijvigheid en kantoren wenst. De ambitie van het BKP sluit allerm minst aan op de ambitie van de bestemmingsregeling.
qq.	Dit geldt ook voor aanvullende eisen zoals minimale bouwhoogte, onderbrengen van installaties in gebouwen en het niet toestaan van vrijstaande gebouwen voor installaties.
rr.	In BKP in ontheffingsmogelijkheid aangegeven tot 30 meter voor 10 procent van het oppervlak. Dit komt niet terug in de regels van het plan. Ook wordt hier 18 meter genoemd voor silo's. Dit komt ook niet terug in het bestemmingsplan.
ss.	De indiener van de zienswijze vraagt zich af of er contact is geweest met brandweer en nutsbedrijven gezien het feit dat in het BKP gesteld is dat nutsvoorzieningen niet langs de wegen, en in het groen ingepast moeten worden.
tt.	In het BKP is aangegeven dat er ook grotere kavels kunnen worden uitgegeven maar dat dan een bebouwingspercentage van 40 procent geldt. Voor BBI is dat niet haalbaar aangezien het meeste terrein voor buitenopslag zal moeten worden benut.
uu.	Ter illustratie worden enkele foto's toegevoegd waarmee wordt onderstreept dat bouwvoorschriften en BKP tekort schieten.
vv.	Van den Bosch kan zich niet verenigen met de wijze van boscompensatie.

ww.	Er is onderzoek gedaan naar een alternatieve ontsluiting. Verzocht wordt dit alternatief op te nemen in het bestemmingsplan. Hierbij wordt gerefereerd aan het eerder genoemde, namelijk dat de ontsluitingsweg over de gronden van Van den Bosch niet noodzakelijk is.
xx.	De tekst van de toelichting correspondeert niet met het rapport van bureau Waardenburg. Bureau Waardenburg baseert zich op beleid Dienst Regelingen. In de toelichting wordt alleen gewezen op de toetsingscriteria. Dat is volgens vaste jurisprudentie niet voldoende. Er dient aannemelijk gemaakt te worden dat de gevraagde ontheffing verleend kan worden.
yy.	Er wordt een aanvulling gegeven van de zienswijze over het exploitatieplan.
zz.	Geconcludeerd wordt dat het plan nog eens doorgelicht moet worden met referentie aan verhuizing van BBI.
aaa.	De indiener van de zienswijze spreekt uit dat het spijtig is dat het belang van Van den Bosch onvoldoende gewaarborgd wordt.
	<i>Gemeentelijke reactie:</i>
a.	De indiener van de zienswijze geeft aan dat het een aanvulling betreft op de eerder ingediende zienswijze. Dit gegeven wordt voor kennisgeving aangenomen. Hierbij plaatsen wij de opmerking dat welliswaar gesteld wordt dat het aanvullingen betreft maar dat wij constateren dat er veel overlap zit met de reeds eerder gegeven reactie onder 6. In de verdere beantwoording zal dan ook in voorkomende gevallen verwezen worden naar eerdere beantwoording.
b.	De beschrijving van de voorgeschiedenis wordt voor kennisgeving aangenomen.
c.	Het convenant bedrijventerreinen 2010-2020 is bekend. Wij delen de mening met de indiener van de zienswijze niet dat het bedrijventerrein Harselaar-Driehoek in strijd zou zijn met dit convenant. Wij nemen aan dat de zienswijze betrekking heeft op de behoefte aan bedrijventerreinen. Zowel voor bestemmingsplan Harselaar-Zuid als Harselaar-Driehoek is in het bestemmingsplan ruim aandacht geschonken aan de behoefte aan bedrijventerrein. (Behoeftesonderzoek bedrijventerrein Barneveld, Arcadis 2008 en Economisch Programmerings- en ontwikkelingsdocument regio de vallei, mei 2009). Dit is vervolgens aangevuld met een update van het behoeftesonderzoek 2010. Hierin wordt aangetoond dat beide bedrijventerreinen voorzien in een behoefte. De verbindingsweg is dan ook noodzakelijk om de beide bedrijventerreinen op een goede manier te ontsluiten.
d.	Het rapport van Arcadis is door middel van een update actueel. De verbindingsweg is niet alleen noodzakelijk voor de ontsluiting van Harselaar-Zuid maar ook voor de ontsluiting van Harselaar-Driehoek. Eén enkele ontsluiting over de bestaande Hanzeweg/Oostvenerweg is niet wenselijk. Zie hiervoor onder andere ook de beantwoording in 6d en 6x.
e.	Het beleidsconvenant is een stuk waarmee onderhavig bestemmingsplan niet in strijd is. Wij zullen dit stuk benoemen in de toelichting van het plan.
f.	Wij gaan er van uit dat het bedrijventerrein Harselaar-Zuid ontwikkeld zal worden. Zie hiervoor ook de update behoefte onderzoek 2010 welke als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Het gestelde dat het onzeker zijn van de ontwikkeling van Harselaar-Zuid zou leiden tot een enkele ontsluiting is niet juist. Zie ook 10d. De uitgiftestrategie van Harselaar-Zuid is mede door het hiervoor gestelde niet relevant. Overigens worden de kavels wel degelijk aansluitend aan het bestaande bedrijventerrein aangelegd. Ook dit punt is niet in strijd met de criteria voor ruimtelijke kwaliteit.
g/h.	Het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) geeft voor de vallei concreet aan de totale behoefte uitgezet tegen het totale aanbod. Hieruit blijkt dat dit op elkaar afgestemd is. Met zowel Harselaar-Zuid als Harselaar-Driehoek is rekening gehouden bij het totale aanbod. Van een ontbrekende vraag is daarom geen sprake doordat de behoefte overeenkomt met het aanbod. Van strijdigheid met het beginsel van goede ruimtelijke ordening is dan ook geen

	enkele sprake. Zie hiervoor ook de update van het behoefteonderzoek 2010 welke als bijlage bij de toelichting is gevoegd.
i.	In de reactie die wij eerder hebben gegeven op de eerste zienswijze van Wolbers hebben wij voldoende uiteengezet dat een helihaven planologisch niet wordt uitgesloten in het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek (zie hiervoor 6z, 6kk en 7i). Het tijdelijk erkennen van de huidige locatie kunnen wij niet regelen in onderhavig bestemmingsplan en valt dan ook buiten de range van dit bestemmingsplan
j.	Wij zien geen strijdigheden met de provinciale structuurvisie. Indien strijdigheden zouden bestaan had de provincie hier in het kader van het bestemmingsplan wel op gereageerd. De uitgangspunten van het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek sluiten dan ook aan bij de provinciale structuurvisie. Het is aan de indiener van de zienswijze om aan te geven op welke punten het plan in strijd is met provinciaal beleid.
k.	Het bestemmingsplan laat bedrijvigheid toe tot en met milieucategorie 5.2. Het terrein is echter zo ingedeeld dat bij de vestiging van BBI dit bedrijf binnen dit bestemmingsplan zijn plaats zal kunnen vinden. BBI Valt in categorie 4.2.
l.	BBI is, zoals gesteld onder 10k, in te passen binnen dit bestemmingsplan. Zie ook de beantwoording onder 6hh. De huidige omvang van BBI is bij nadere berekening zo'n 4,5 ha. De mogelijkheden die BBI worden geboden op Harselaar-Driehoek zijn dermate groot dat BBI zijn plaats zal kunnen vinden in dit gebied.
m.	De grenzen sluiten feilloos aan bij de het bestemmingsplan "parapluherziening Industrielawaai Harselaar". De zones in beide plannen vormen één geheel waardoor er geluidsruimte ontstaat voor bedrijvigheid in het bestemmingplan Harselaar-Driehoek welke verder reikt dan de grenzen van het bestemmingsplan zelf. Met het door Adromi uitgevoerde akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden. Deze is waarschijnlijk in verband met een milieuvergunningaanvraag ingediend. Alle geluidgegevens die in het rapport van 2010 staan, zijn gebaseerd op aannames. Hierbij zijn de akoestische bronvermogens gebaseerd op de VNG bundel bedrijven en milieuzonering. De overige aannames zijn zo ongunstig mogelijk gekozen. Wel is achteraf gecheckt of het bestaande bedrijf aan het 50 dB(A) contour konden voldoen. Voor de volledigheid zal het geluidrapport als bijlage bij het bestemmingsplan worden gevoegd.
n.	Het toestaan van bedrijvigheid tot en met categorie 5.2 is niet op alle gronden mogelijk vanwege de afstanden die moeten worden aangehouden tot de omgeving. Daarom zijn aan verschillende gronden, verschillende mogelijkheden toegekend, uitgaande van een zo hoog mogelijke bedrijfscategorie.
o.	Het waterstructuurplan en de bijbehorende actualisatie geven een actueel beeld. Wij vinden het dan ook vreemd dat de indiener van de zienswijze deze rapporten gebrekkig noemt en zijn van mening dat dit gedegen rapporten zijn met een actuele waarde.
p.	In het voorjaar 2010 is een handreiking uitgebracht over de wijze waarop het 'besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009' moet doorwerken in ruimtelijke ontwikkelingen. Belangrijkste punt hierin is dat de waterkwaliteit beter tegen het licht gehouden moet worden omdat er eerst met name alleen naar de waterkwantiteit is gekeken. In het kader van het waterstructuurplan is naast de kwantiteit dan ook aandacht besteed aan waterkwaliteit. Dit heeft geresulteerd in het feit dat 'bedrijven/terreinen die volgens de afkoppelbeslisboom van het waterschap niet mogen lozen op een wadi of oppervlaktewater toch op het vuilwateriool zullen worden aangesloten'. De afkoppelbeslisboom geeft aan dat zwaar vervuild oppervlak niet mag afstromen richting het oppervlaktewater en dat licht vervuild oppervlak eerst gezuiverd dient te worden. Dit alles om de invloed op de waterkwaliteit te beperken. In het waterstructuurplan is één en ander al dermate goed geregeld dat het 'besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009'voldoende gewaarborgd is.
q.	Voor de opslag van goederenbuiten het bouwvlak gelden specifieke gebruiksregels (artikel 3.5 lid e). Hierin wordt buitenopslag op deze locatie niet toegestaan.

r.	Voor wat betreft de stapelhoogte verwijzen wij naar de beantwoording onder 6 ii/jj.
s.	In de beantwoording van zienswijze 6 is al veel gezegd over de maximale hoogte die wij willen toestaan en de beperkingen die de indiener van de zienswijze aangeeft bij in pandige opslag. Wij zijn van mening dat door de ruimte die het bestemmingsplan biedt een bedrijfsvoering t.b.v. BBI mogelijk is.
t.	Zie hiervoor het vorenstaande onder 10r/s. (ook 6ii/jj) Het feit dat dit alleen door middel van heftrucks gedaan kan worden delen wij niet. Een efficiënte indeling behoort wel degelijk tot de mogelijkheden. Daarnaast vinden wij het veiligheidsaspect een belangrijk iets. BBI is echter niet het enige bedrijf dat zou werken met heftrucks. In bedrijfshallen zijn heftrucks een veel voorkomend voertuig waarmee zeker op een veilige manier gewerkt kan worden. Of het nu betonelementen of andere goederen betreft, doet wat dat aan gaat niet ter zake.
u.	Wij begrijpen dat portaalkranen in de buitenlucht wellicht meer efficiënt zijn. In het bestemmingsplan wordt deze mogelijkheid ook geboden. Daarnaast wordt de mogelijkheid voor opslag in gebouwen geboden. Wij willen een bedrijventerrein creëren waarin efficiënt werken mogelijk is maar dat tevens ruimtelijke kwaliteit waarborgt. In bestemmingsplan Harselaar-Driehoek wordt dit bereikt door regels aan te geven waaraan opslag in de buitenlucht moet voldoen. Indien hogere stapeling gewenst is zal dit moeten worden opgelost in bedrijfsgebouwen.
v.	Voor opslag geldt een opslaghoogte van 6 meter. Deze opslaghoogte geldt ook voor opslagbunkers etc. Ook zandbulten zullen moeten voldoen aan de daarvoor gestelde maximale hoogte van 6 meter.
w.	De beplanting en omwalling wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Omwalling in de vorm van terreinafscheiding wordt echter wel in het Beeldkwaliteitplan geregeld. Daarnaast zal het in de praktijk erg veel ruimte innemen om een wal te realiseren. Gezien het door BBI eerder aangehaalde ruimtegebrek zetten wij vraagtekens bij deze wens.
x.	Niet duidelijk is wat de indiener van de zienswijze bedoelt met “4 meter boven de “maximaal toegelaten bouwhoogte”. Wij zijn van mening dat de toegelaten bouwhoogten toereikend zijn voor de bedrijven die zich hier willen vestigen.
y.	Het percentage dat bebouwd mag worden, wordt nu berekend over het bouwvlak. De indiener van de zienswijze geeft aan dat hij liever een percentage ziet over het bouwperceel. In het bestemmingsplan zal hiervoor een aanpassing plaatsvinden zodat dit op perceelsniveau geregeld wordt.
z.	Een minimale hoogtebepaling is niet overal relevant. Slechts op bepaalde locaties willen we vanuit het BKP een minimale bouwhoogte stellen. Dat een bedrijf dan niet zou kunnen voldoen aan de regels is niet juist.
aa.	Het bestemmingsplan wordt aangepast zoals hiervoor beschreven.
bb.	De gevellijn geeft aan waar gebouwen gepositioneerd moeten zijn. Dit is gedaan vanuit het oogpunt van beeldkwaliteit. Achter deze gebouwen geldt overigens geen bouwverbod en is het mogelijk (conform de regels van het bestemmingsplan) bebouwing te positioneren.
cc.	In de bouwregels wordt voor de afstanden tot de zijdelingse perceelgrens een afstand genoemd in de tabel van “5 tot 12 meter”. Wat ons betreft kan er geen onduidelijkheid zijn over deze tabel. Het gestelde houdt in dat de afstand tussen de 5 en 12 meter moet bedragen. Van strijdigheid met beginsel van rechtszekerheid is dan ook geen sprake.
dd.	Het gestelde in 3.2.2.c en d geeft aan dat een gebouw in, of ten hoogste het gestelde aantal meters achter de gevellijn dient te worden gebouwd. De specifieke bouwaanduidingen betreffen minimale percentages van de voorgevel in de gevellijn.

ee.	In het bestemmingsplan is aangegeven welke hoogten, op welke locatie zijn toegestaan. Op de centrale gronden vinden wij het vanuit stedenbouwkundig oogpunt en beeldkwaliteit niet wenselijk de hoogtematen aan te passen daar de geboden mogelijkheden.
ff.	Wij achten de hoogtematen en afwijkingsmogelijkheden voldoende en wensen vanuit stedenbouwkundig en beeldkwaliteitopzicht deze hoogtematen niet te verruimen.
gg.	De gewenste verruiming van de hoogtematen achten wij vanuit stedenbouwkundig en beeldkwaliteitopzicht niet wenselijk. De geboden mogelijkheden waarbij portaalkranen tot 20 meter kunnen worden toegestaan is dan ook voldoende voor een adequate bedrijfsvoering van een bedrijf op deze locatie.
hh.	Zie hiervoor de beantwoording onder 10ee, ff en gg.
ii.	Wij nemen deze situatieschets ter kennisgeving aan.
jj.	Het begrip voorgevelrooilijn is verduidelijkt in het bestemmingsplan (onder begripsomschrijving).
kk.	Dit betreft een verschrijving. De hoogte van de hekwerken zal worden aangepast in het plan.
ll.	Gezien de onduidelijkheid, zullen de bouwmogelijkheden gekoppeld worden aan de percelen.
mm.	Voor erfafscheidingen gelden hoogtematen welke wij vanuit stedenbouwkundige en beeldkwaliteiteisen niet wensen te verruimen.
nn.	Wij vinden het jammer dat de indiener van de zienswijze het beeldkwaliteitplan zo interpreteert, en concludeert dat het vestigen van een betonwarenfabriek onwenselijk is. Zo is het zeker niet bedoeld. Het bestemmingsplan is er mede op gemaakt de verplaatsing van Bosch Beton mogelijk te maken. Hierbij houden wij vanzelfsprekend ook de ruimtelijke kwaliteit in het oog. Dit wordt in het beeldkwaliteitplan dan ook vastgelegd.
oo.	Het bestemmingsplan voorziet niet in de vestiging van één enkele soort bedrijf. In het bestemmingsplan wordt gewerkt met categorieën van bedrijven welke gekoppeld zijn aan milieucategorieën. Dat er gesproken wordt over de betoncentrale van Bosch Beton en niet over een betonwarenfabriek is een verschrijving. Er wordt hetzelfde mee bedoeld terwijl in de praktijk er wel wezenlijk verschil is tussen beide. Overigens doet dit niets af aan de mogelijkheden van vestiging in dit geval aangezien het bestemmingsplan Harselaar-Driehoek voorziet in zowel de vestiging van een betonmortelcentrale als in een betonwarenfabriek. Beide vallen in categorie 4.2 (behalve betonwarenfabrieken met tritafels pc > 110 t/d, maar dat gaat niet op voor BBI). In de stukken zal waar nodig de term betoncentrale vervangen worden door betonwarenfabriek.
pp.	De bedrijven dienen te vallen in de categorieën 3.1 tot en met maximaal 5.2 zoals beschreven in het bestemmingsplan. Lichte bedrijvigheid en kantoren zijn dus niet aan de orde. Ook het beeldkwaliteitplan gaat niet uit van deze lichte categorieën. Daarnaast is er een mogelijkheid om grotere kavels toe te staan dan de door de indiener van de zienswijze genoemde 8.000m ² .
qq.	Zoals reeds eerder verwoord in het voorgaande is het bestemmingsplan er op gericht om specifieke bedrijvigheid te huisvesten in een bepaalde categorie. Wij willen echter tevens een bedrijventerrein realiseren met een bepaalde ambitie aan beeldkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Hiervoor worden bijvoorbeeld eisen gesteld aan de gebouwen, andere bouwwerken en inrichting van het terrein.
rr.	In het beeldkwaliteitplan stonden enkele onduidelijkheden welke zullen worden aangepast conform de gewenste regeling zoals geregeld in het bestemmingsplan.
ss.	In het voortraject is contact geweest met de brandweer alsmede met de nutsbedrijven. Het plangebied Harselaar-Driehoek is niet het enige plan waar nutsvoorzieningen in het groen

	worden ingepast. De inpassing in het groen hoeft dus niet tot problemen te leiden en leidt tot een gewenste kwalitatieve uitstraling van het gebied.	
tt.	Het bestemmingsplan geeft aan welk percentage maximaal bebouwd mag worden. In het beeldkwaliteitsplan was het in eerste instantie de bedoeling om voor een betonwarenfabriek een minimumpercentage op te nemen. Naar aanleiding van de zienswijze is ervoor gekozen het minimale bebouwingspercentage te laten vervallen.	
uu.	De foto's die worden toegestuurd zijn niet op de huidige locatie genomen en tonen op geen enkele wijze aan dat de regels en het BKP tekort schieten. Zowel het bestemmingsplan als het Beeldkwaliteitplan zijn afgestemd op de locatie Harselaar-Driehoek met daarbij de beoogde invulling daarvan voor ogen.	
vv.	Voor de boscompensatie is geregeld waar dit dient plaats te vinden. Wij zien geen reden om hiervan af te wijken.	
ww.	Wederom geeft de indiener van de zienswijze een reactie op de ontsluiting. Voor wat betreft de ontsluiting is in diverse verantwoordingen ingegaan op de noodzaak. Graag verwijzen wij dan ook naar de beantwoording onder de punten 6d en 6x, 7f en 10d.	
xx.	Het rapport Waardenburg is één van de vele bijlagen welke evenals de mer als onderlegger onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. De conclusie van het rapport Waardenburg zal duidelijker naar voren worden gebracht in de toelichting.	
yy.	De zienswijze betreffende het exploitatieplan zal worden beantwoord in een apart verslag welke als bijlage aan deze nota zal worden toegevoegd.	
zz.	Wij nemen de opmerking ter harte en zullen het plan zorgvuldig doornemen. Het ter vaststelling aangeboden plan zal een verhuizing van BBI niet in de weg staan.	
aaa.	Met het voorliggende plan worden zowel de belangen van BBI alsmede de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd.	
11.	F.G. Meijer Holding BV	Datum ontvangst: 26 november 2010 Registratienummer: 480174 Datum dagtekening: 23 april 2010
	<i>Zienswijze:</i>	
a.	De indiener van de zienswijze is eigenaar van de gebouwen en gronden aan de Hanzeweg 19. Er is een afspraak gemaakt met de heer van den Bosch om op de aanliggende gronden uit te kunnen breiden als deze de bedrijfsbestemming wordt gegeven. Door de plannen van de aanleg van de weg kan dit niet gerealiseerd worden en is er geen ontsluiting is op deze weg.	
	<i>Gemeentelijke reactie:</i>	
a.	Het door de indiener van de zienswijze genoemde weggedeelte is noodzakelijk voor de ontsluiting van Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid. Aansluitend aan de gronden van Flexi-Force is echter een gedeelte bestemd als bedrijventerrein. Uitbreiding van de bestaande bebouwing in Harselaar-Oost is dus wel degelijk een optie. Voor wat betreft de ontsluiting van dit gedeelte stellen wij dat een ontsluiting op de Mercuriusweg geen probleem behoeft te zijn.	

BIJLAGE bij Nota Zienswijzen bestemmingsplan Harselaar-Driehoek

Memo inzake inspraakreacties aanvullingen m.e.r. Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek.

De heer A.H. Hooijer en mevrouw M.E. Hooijer - Huijzer

2. Verkeersmodel

2.1 Actualisatie en aanpassingen

Zienswijze:

Uit de aanvullingen blijkt onvoldoende dat er sprake is van een betrouwbaar verkeersmodel dat lijkt tot een juiste effectbeschrijving.

Omdat niet met het meest recente verkeersmodel gewerkt kon worden had het meest recente volledige telcijferset gebruikt moeten worden (in plaats van die van 2006). In de aanvulling wordt niet uitgelegd waarom hier geen gebruik gemaakt is. (1)

Niet blijkt waarom het detailniveau van het netwerk en de gebiedsindeling uit het West Veluwe Vallei model verkeersmodel van 2001 afdoende is om in het geactualiseerde model te gebruiken. (2)

Niet duidelijk is welke wijzigingen doorgevoerd zijn om het model te actualiseren. (3)

Volgens de m.e.r. zal de toename van de verkeersintensiteit in Barneveld vooral komen uit de nabije omgeving van Barneveld waaronder Ermelo en Nunspeet. Voor de prognose van de verkeerssituatie voor Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek wordt gerekend met verkeersintensiteiten in Ermelo en Nunspeet uit 1999. Er wordt niet onderbouwd waarom dit geen invloed heeft op de prognose van de verkeerssituatie voor Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek. (4)

Antwoord:

In de aanvulling is inderdaad gewerkt met het geactualiseerde WVVverkeersmodel, gebaseerd op de NRM 3.0. Ten tijde van die actualisatie was een nieuwe versie van NRM in voorbereiding, maar nog niet beschikbaar en deze nieuwe versie is nog niet gereed en derhalve kon daarmee niet gewerkt worden in de aanvullingen op de m.e.r. Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek.

De commissie m.e.r. was akkoord met het gebruik van het WVVmodel en ook de provincie heeft hetzelfde model gebruikt voor de m.e.r. ten behoeve van de mer omleiding Voorthuizen (N303), zodat de uitkomsten ook te vergelijken zijn.

(1) Ten tijde van de dynamische studie waren de cijfers van 2006 de meest recente.

(2) Het WestVeluweVallei (WVV) model is een regionaal verkeersmodel. Het is fijner dan het NRM, en is geschikt voor vraagstukken op gemeentelijk niveau, omdat de wegen die relevant zijn in het model zijn opgenomen.

(3) Het prognosejaar is steeds aangepast volgens de laatste plannen van o.a. de gemeente Barneveld en de Provincie Gelderland. Ook voor basisjaar 1999 hebben nog enkele wijzigingen plaatsgevonden. Onderstaande lijst geeft de aanpassingen.

- In het kader van de studie: Modelberekeningen varianten N303 (Rapportage: GDL055/blg/0733, 9 juli 2004) heeft een actualisatie plaatsgevonden waarbij een aantal belangrijke wijzigingen zijn doorgevoerd:
 - Toevoegen arbeidsplaatsen Veldzicht/De Driehoek in Ermelo en enkele netwerk wijzigingen voor betere routevorming 1999 (zie rapportage par 2.1)
 - Optimalisatie geografische positie netwerk aan de hand van GBKN (zie rapportage par 2.2)

- Afstemming op NRM 3.0. (zie bijlage 1, is samenvoeging van par 2.3 en 3.3 uit rapportage)
- Aanpassen toedeeltechniek: AON toedeling etmaal wordt sommatie van spitsen (capaciteitsafhankelijke toedeling) en restdag (AON). (zie rapportage par 2.4) Toetsing heeft alleen plaatsgevonden op etmaalniveau. (zie rapportage par 2.5)
- Aanpassen infrastructuur, oa aansluiting A1/A30 (zie rapportage par 3.1)
- Aanpassen ruimtelijke ontwikkelingen, oa Harselaar Oost en West (zie rapportage par 3.2)
- Voor de gemeente Putten is in mei 2004 voor het toekomstige woongebied Husselerveld-Zuidwest de ontsluitingsstructuur meer in detail ingebracht in het 2020-model (700 woningen, inmiddels Bijsteren genoemd)
- Voor de gemeente Nunspeet een verfijning en actualisatie uitgevoerd binnen het WVV-model. Voor zowel Nunspeet als Ermelo heeft een beperkte calibratieslag plaatsgevonden waarbij voor de locale wegen binnen beide kernen gebruik is gemaakt van telgegevens van 2004 omdat ook de netwerkstructuur voor dit jaar is ingebracht. Buiten de kernen Ermelo en Nunspeet is gewoon uitgegaan van het bestaande 1999-model. Hoewel er in het basisjaar nu enkele elementen van 2004 zijn opgenomen, wordt als basisjaar nog het jaartal 1999 aangehouden.
- In het kader van de studie: Modelberekeningen varianten MER N303 (rapportage gdl081/blg, 2 juni 2005) zijn enkele wijzigingen doorgevoerd, vooral in Barneveld. (zie par 2.2)
- In het kader van de studie: Varianten Rondweg Voorthuizen (rapportage gdl166/wag/1298, 25 april 2008) zijn enkele wijzigingen doorgevoerd, oa Harselaar Centrum en het overnemen van de relatieve verschillen tussen NRM 3.0 en 3.1 op de A1 (zie par 2). Op basis van deze uitgangspunten zijn ook berekeningen voor de Harselaar uitgevoerd.
- In het kader van de studie 'Aanvullende werkzaamheden MER Harselaar' zijn in januari 2009 in overleg met de gemeente Barneveld de wegvak snelheden en capaciteiten rond Harselaar aangepast. Ook is de orientatie van ritten vanuit Harselaar aangepast.

(4) Zoals bij (3) is aangegeven, is het model ook voor de omliggende gemeenten geactualiseerd.

2.2 Spitsintensiteiten

Zienswijze:

Er wordt onvoldoende onderbouwd waarom de schatting van de matrices voor de verschillende verplaatsingsmotieven per richting voor het gehanteerde verkeersmodel voldoende basis vormt voor de besluitvorming ten aanzien van de ontwikkeling van Harselaar Driehoek en de ontwikkeling van Harselaar Zuid en de afweging van de ontsluitingsalternatieven. De gegevens uit de spits zijn opgenomen in de worst case scenario. Er is niet onderbouwd waarom de nieuwere spitscijfers op basis van tellingen uit 2008 niet opgenomen zijn in het m.e.r. en waarom dit niet nodig zou zijn. Dit maakt de gegevens over de spitsintensiteit en de effecten van de ontwikkeling van Harselaar Driehoek en Harselaar Zuid onbetrouwbaar.

Antwoord:

Het is zeer gebruikelijk dat in een mer de varianten niet tot in detail worden uitgewerkt. Het WVV-model is geschikt voor de afweging van de verschillende varianten op mer-niveau. Bij de latere uitwerking van de gekozen variant wordt meer in detail gekeken.

De spitsintensiteiten zoals gehanteerd in het mer zijn inderdaad hoog. Ze zijn daarom als 'worst case' gebruikt in het mer.

2.3 Kruispuntcapaciteit

Zienswijze:

In de aanvulling wordt gezegd, dat de conclusies uit het dynamische verkeersmodel van 2008 niet zonder meer kunnen worden overgenomen en niet meer aangeven dan een indicatie, omdat dit model is geactualiseerd en de toenmalige varianten andere uitgangspunten hadden.

Er kan dan ook (nog) niet gezegd geconcludeerd worden dat met de beoogde kruispuntvormgeving het verkeersaanbod van 2020 op een acceptabele manier kan worden afgewikkeld. De capaciteit van de kruispunten moet nader onderzocht worden om betrouwbaar te kunnen zijn en om de effecten van Harselaar-Driehoek en Harselaar Zuid te kunnen beoordelen. Zonder een dergelijk onderzoek is dit onmogelijk en zouden andere alternatieven onderzocht moeten worden.

Antwoord:

De conclusies zijn inderdaad niet zonder meer over te nemen. Daarom zijn inmiddels met een geactualiseerd verkeersmodel nieuwe berekeningen gemaakt voor de kruispuntvormgeving. De exacte kruispuntfiguratie kan daardoor licht afwijken van de oorspronkelijk bepaalde kruispuntfiguratie. De exacte kruispuntfiguratie heeft overigens geen rol gespeeld bij het onderzoek van de alternatieven.

2.4 Milieueffecten

Zienswijze:

Omdat het gehanteerde verkeersmodel onbetrouwbaar is, zijn ook de omschreven milieueffecten, die nu zijn opgenomen in de m.e.r. (luchtkwaliteit, verkeerslawaaï) onbetrouwbaar.

Mogelijk zijn deze effecten veel nadeliger bij andere uitkomsten uit nader onderzoek van onder anderen spitsintensiteiten. De betrouwbaarheid van de milieueffecten zal dan ook nader onderbouwd moeten worden.

Antwoord:

Het gebruikte verkeersmodel achten wij betrouwbaar en nadere onderzoeksuitkomsten over spitsintensiteiten doen hier niets aan af.

2.5 Verkeersleefbaarheid

Zienswijze:

In de aanvulling wordt gezegd, dat mate van barrièrewerking van de nieuwe infrastructuur 'kwalitatief' wordt beschreven. Onduidelijk is wat daarmee wordt bedoeld. Een kwantitatieve invulling van de barrièrewerking, namelijk hoeveel mensen last hebben van de afsluiting en/of omlegging van de bestaande verbindingen, is een toelaatbaar criterium. Een kwalitatieve beschrijving van de mate van barrièrewerking is subjectief. Niet wordt uitgelegd waarom een kwalitatieve beschrijving afdoende zou zijn om de verkeersleefbaarheid in beeld te brengen.

Hiermee wordt niet voldaan aan de door de Commissie m.e.r. gewenste helderheid en invulling van de gehanteerde criteria.

Antwoord:

Leefbaarheid is een begrip dat moeilijk kwantitatief te vatten is. Er wordt een redelijke inschatting gemaakt naar wat invloed kan hebben op de verkeersleefbaarheid. Natuurlijk kan

de mate van verkeersleefbaarheid met cijfers ondersteund worden, en dat doen wij in het m.e.r. met verkeersgegevens, met gemodelleerde en meetbare milieugegevens. Door het veranderen van de infrastructuur, zullen mensen op sommige punten fysiek een andere route moeten gaan kiezen. In het verkeersmodel kan kwantitatief een inschatting worden gemaakt hoeveel mensen er gebruik gaan maken van welke wegen en hoeveel mensen met de nieuwe infrastructuur een andere route zullen gaan nemen. Voor de kwalitatieve beschrijving van verkeersleefbaarheid wordt er gekeken naar de actuele situatie in het gebied en of iets dat cijfermatig niet als significant naar voren komt, dit in werkelijkheid wel zou kunnen zijn.

3. Geluid

Zienswijze:

De Commissie m.e.r. acht het noodzakelijk dat inzicht wordt gegeven in de ligging van de geluidscontouren, het aantal van de woningen en de locatie van de woningen die te maken krijgen met hogere geluidbelastingen en de maatregelen die daardoor getroffen worden. *Middels de aanvulling wordt hier echter in onvoldoend mate voldaan.*

3.1. Wegverkeerslawaaï

Zienswijze:

Ten eerste gebruik men voor de geluidsbelasting als gevolg van de snelwegen na de aanleg van het bedrijventerrein geen andere dan de factor voor de geluidsbelasting vóór de aanleg van het bedrijven terrein. Men veronderstelt dat de geluidsbelasting van de snelwegen niet toeneemt na de aanleg van het bedrijventerrein. Dit is echter niet nader onderbouwd, terwijl het voor de hand ligt dat door de toename van het verkeer na de aanleg van het bedrijventerrein (zoals blijkt uit de m.e.r.), ook een hogere geluidbelasting gaat gelden op de ontsluitingswegen van het bedrijven terrein. De verkeersbelasting had in de aanvulling nader onderbouwd moeten worden om te voldoen aan artikel 7.10 Wet milieubeheer.

3. Geluid

Antwoord:

Het MER en de aanvulling daarop geven inzicht in de ligging van de geluidscontouren voor zowel wegverkeerslawaaï als industrielawaaï en de aantallen woningen binnen deze contouren. De zone industrielawaaï is vastgelegd in de bestemmingsplan parapluherziening industrielawaaï Harselaar.

3.1. Wegverkeerslawaaï

Antwoord:

Op basis van de verkeersprognoses zijn akoestische berekeningen uitgevoerd voor zowel de referentiesituatie als de beide alternatieven voor de plansituatie. In het bijlagenrapport bij het MER is een gedetailleerd overzicht opgenomen van de berekeningsresultaten langs de ontsluitende wegen. Over het algemeen is de toename van geluid ter plaatse van de woningen langs deze wegen gering.

3.2 Milieuzonering

Zienswijze:

Omdat de locaties van de te vestigen bedrijven nog niet vastliggen (er is enkel een milieuzonering die in het bestemmingsplan opgenomen moet worden) en de exacte ligging

van de wegen nog onbekend is, kan geen afweging gemaakt worden voor het toepassen van geluidsreducerende maatregelen met betrekking tot deze wegen en bedrijven. Er wordt hiermee niet voldaan aan de eisen die de Commissie m.e.r. aan de aanvulling van de m.e.r. heeft gesteld.

Bovendien is het aantal woningen dat volgens de aanvulling te maken krijgt met een hogere geluidsbelasting niet representatief. Deze inschatting is slechts gemaakt op basis van de milieuzonering die nog moet worden opgenomen in het bestemmingsplan. Zoals reeds aangegeven in de zienswijzen van cliënt van 18 juni 2009 tegen de m.e.r. Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek wordt in de m.e.r. bij de toetsing van de milieugevolgen van de te vestigen bedrijven geen rekening gehouden met het feit dat de locatie van deze bedrijven nog niet vastligt. In de aanvulling wordt hier niet alsnog in voorzien. *Derhalve wordt onvoldoende tegemoet gekomen aan de gestelde eisen door de Commissie m.e.r.* Bovendien blijkt uit de aanvulling dat er ook niet gezoneerde delen zijn van het bedrijventerrein waarvan de geluidreducerende maatregelen geheel niet in de m.e.r. zijn meegenomen, maar pas in de vergunningsprocedure aan de orde komen.

Doordat de keuze voor de ontsluitingsweg nog gemaakt moet worden en de vestiging van de toekomstige bedrijven nader uitgewerkt moeten worden, dient de m.e.r. zo concreet mogelijk en uitgebreid mogelijk de omschrijving van alle mogelijke milieugevolgen te geven (zoals reeds aangegeven in de zienswijzen van cliënt van 18 juni 2009 tegen de m.e.r. Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek). In de aanvulling wordt hier echter niet aan tegemoet gekomen.

Antwoord:

Op basis van het MER is gekomen tot een milieuzonering en zone industrielawaai. Bij de verdere uitwerking van de plannen zijn deze nog verder geoptimaliseerd. Daarnaast is voor de grote lawaaimakers in het geluidsrapport aangegeven waar deze zich kunnen vestigen. De zone industrielawaai is hierop gebaseerd. Zowel de milieuzonering als de zone industrielawaai wordt vastgelegd in de bestemmingsplannen voor Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid. Daarmee is in het ruimtelijk spoor voldoende geborgd dat geen onaanvaardbare situaties ontstaan ter plaatse van de omliggende woningen. Op het moment dat concrete bedrijven zich in het gebied willen vestigen vindt tevens een milieutoets plaats in het vergunningenspoor. Indien nodig kunnen in dat kader aanvullende milieu-eisen worden gesteld.

4. Natuur

Zienswijze:

Op grond van de aanbeveling van de Commissie m.e.r. moeten de effecten van de ontsluitingsalternatieven in de aanvulling beter worden belicht. Uit de effectbeschrijving soorten blijkt dat de leefgebieden voor broedvogels, zoogdieren en amfibieën ernstig aangetast zullen worden, thans dat grote hoeveelheden dieren zullen verdwijnen, door het geplande bedrijventerrein en de ontsluitingsalternatieven. Enkele mitigerende maatregelen worden in de aanvulling genoemd, maar tegenover de grote negatieve effecten worden de mitigerende maatregelen onvoldoende belicht (zoals ook het geval is in de m.e.r. waarvoor ik verwijs naar de zienswijzen van cliënt van 18 juni 2009 tegen de m.e.r. Zuid en Harselaar Driehoek). Ook aan compenserende maatregelen is in de aanvulling (nog steeds) onvoldoende aandacht besteed.

Antwoord:

Zowel de mer als de aanvullende natuurnotitie besteden voldoende aandacht aan het aspect

natuur en de te treffen mitigerende maatregelen. Bij de realisatie van de bouwplannen zal specifiek worden gekeken naar eventueel noodzakelijke passende mitigerende maatregelen.

5. Duurzaamheid

Zienswijze:

Niet wordt afdoende ingegaan op het feit dat de Commissie m.e.r. een CO₂-reductie van 15% te laag acht. Slechts wordt aangegeven dat men streeft naar minimaal 15% CO₂-reductie en dat dit mogelijk m.e.r. kan zijn. Aangegeven wordt dat er mogelijkheden zijn om de reductie te verhogen, maar verzuimd wordt aan te geven welke mogelijkheden er zijn om de reductie te verhogen, maar verzuimd wordt aan te geven welke mogelijkheden (zoals moderne verlichtingssystemen en warmtepompen) men daadwerkelijk gaat benutten. Enkel wordt aangegeven dat de randvoorwaarden gesteld zullen worden aan de gronduitgifte en dat een energievisie zal worden uitgevoerd, maar hiermee wordt niet bewezen dat met deze maatregelen een hogere CO₂-reductie bereikt wordt dan 15%.

Bovendien wordt in het MMA niet afdoende aangevuld met concreet uitgewerkte energiebesparende maatregelen voor het vervoer en de bouw en blijft het aspect mobiliteitsmanagement onbesproken.

Antwoord:

Het bureau G3 heeft voor Harselaar Zuid de bestaande energievisie nader gedetailleerd. Dit was mogelijk omdat de categorieën bedrijven en de zonering daarvan op het bedrijven terrein Harselaar Zuid inmiddels vast staan. Zodoende is het mogelijk bandbreedtes van de energievraag naar type energie (elektriciteit, warmte (op twee temperatuur niveaus) en gas) vast te stellen. Daarbij heeft het bureau gebruik gemaakt van de (praktijk)kennis van de bandbreedtes van het energiegebruik van de typen bedrijven en het geschatte aantal bedrijven (op basis van de oppervlakte uitgeefbare grond en geschatte kavelgroottes per categorie).

CO₂-reductie t.o.v. de CO₂-emissie wanneer de totale elektriciteit- en gas/warmtebehoefte 'traditioneel' wordt ingevuld voor de gehele locatie (bij gemiddeld scenario).

	Gehele locatie	Alleen "zakelijke dienstverlening"	"Zakelijk" + "handel"
Warmtepompen	4 – 7%	21%	11%
warmtenet – restwarmte	11-17%	40%	27-31%
warmtenet - biomassacentrale	16-23%	57%	38-44%
biogas / biobrandstoffen (niet via warmtenet)	36%	40%	35%

Uit de tabel blijkt, dat voor het gehele terrein van Harselaar Zuid 15% CO₂ reductie mogelijk is t.o.v. een 'traditioneel' bedrijven terrein en dat een biomassa centrale of van elders aangevoerd biogas daarin een grote rol spelen. Op basis hiervan en een marktverkenning zijn een aantal scenario's ontwikkeld, die voldoen aan de eisen:

- een energievoorziening passend bij de verschillende functies: warmte/ koude/ procesgas
- een energievoorziening die lokale initiatieven in zich kan opnemen

- acceptabele kosten voor de toekomstige bedrijven zowel initieel als naar de toekomst (bijv. ontkoppeling van de aardgasprijsontwikkeling)
- een energievoorziening die invulling kan geven aan een ambitieuze milieuambitie
- een energievoorziening die flexibel naar de toekomst is.

Momenteel worden de mogelijkheden (op het gebied van biomassa (mest) vergisting) en de consequenties van de verschillende allen realistische scenario's onderzocht.

Voor Harselaar Driehoek is een dergelijke verkenning nog niet uitgevoerd, omdat dat nu nog niet aan de orde is.

Uit bovenstaande blijkt dat een CO2 reductie van 15% en in sommige gevallen meer mogelijk is en daarvoor de verplichte energiescan nog niet eens nodig is.

Op 29 september 2009 is het Milieu(klimaat)beleidsplan vastgesteld door de Raad. Voor de bouw van de kantoren en indien relevant voor de productie hallen zal een verscherpte EPC van 10% worden opgelegd door dit als voorwaarde op te nemen bij gronduitgifte. Een verscherpte EPC is ook in het belang van het bedrijf, omdat de meer investering bij de bouw zich snel terugverdient in de exploitatie. Ook zal bij gronduitgifte een energiebesparingsonderzoek worden geëist. De gemeente zal aangeven aan welke eisen dit onderzoek moet voldoen. De uitkomsten zijn ook weer in het belang van het bedrijf zelf. Optie voor zonne-energie worden daarin meegenomen. De resultaten worden ook gebruikt om te sturen op segmentering en clustering van de bedrijven. Kleine windturbines zijn inderdaad niet rendabel. Inmiddels zijn de mogelijkheden voor het opwekken van windenergie met grote molens in Barneveld verruimd en wordt onderzocht wat daarvan de mogelijkheden zijn. Deze komen echter bovenop de 15 % CO2 reductie. Bij de keuze van de openbare verlichting van het park zullen door de gemeente energiezuinige lampen worden toegepast en zal het terrein ook voor fietsers goed ontsloten worden.

Mobiliteitsmanagement, terrein verlichting van de bedrijven , beheren van een eventuele collectieve energievoorziening, gemeenschappelijke inkoop en eventueel exploitatie van zonne –energie systemen, en/of windmolens kunnen in het parkmanagement geregeld worden. De gemeente zal hier een faciliterende rol vervullen: voorzien van deskundige informatie, partijen bij elkaar brengen.

Subsidie regelingen van derden en andere verdienmodellen vormen een onderdeel van deze informatie en komen in de plaats van gemeentelijke subsidieverlening aan individuele bedrijven.

De gemeente ziet dit als extra mogelijkheden om de CO2 reductie verder te stimuleren. Hoeveel reductie daarmee bereik kan worden is niet op voorhand duidelijk. Het is echter ook weer in het belang van de bedrijven zelf deze onderwerpen gezamenlijk op te pakken en op een energiezuinige manier uit te voeren.

Bosch Holding BV: Betonproductie Nederland BV, ook bekend onder de handelsnaam Bosch Beton
Industrie Kootwijkerbroek BV in het vervolg kortweg aangeduid met Van den Bosch.

1. Arrest van het Europese Hof van Justitie inzake Europese Commissie/Nederland (zaak C-255/08)

Zienswijze:

Beoordelingsplicht

Van den Bosch meent dat het arrest van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (zaak C-255/08) door de Commissie m.e.r. in de besluitvorming over de aanvulling van de MER meegenomen moet worden.

Van den Bosch stelt, dat met in acht neming van het toetsingskader zoals uit dit arrest van het Hof blijkt, dat met de tot op heden gevulde m.e.r. procedure niet, althans zeker niet volledig aan de eisen van de m.e.r.-richtlijn is voldaan. Op zijn mist zijn er serieuze vraagtekens te plaatsen, waarover de commissie zich in haar advies expliciet dient uit te laten.

Van den Bosch concludeert in haar reactie, dat met het genoemde arrest van het Hof en de veroordeling van Nederland het zonder meer doorzetten van deze procedure voor het opstellen van deze m.e.r. “op losse schroeven lijkt te zijn komen te staan”, omdat het besluit m.e.r. blijkbaar geen juiste en te beperkte omzetting is van het toetsingskader van de m.e.r.-richtlijn, welke strijdigheid zich concreet heeft doorgewerkt in de procedure, zowel bij de wijze van bepaling van het project als beoordelingsplicht, de richtlijnen en het daarover gegeven advies -met name dat Harselaar Zuid als gegeven is beschouwd - een te beperkte toetsing, waarbij opvalt dat er geen maatregelen zijn beschreven ter vermindering, beperking of verhelpen en van de milieueffecten die verbonden zijn aan deze ontwikkeling. Als gevolg van dit arrest lijkt een grote wijziging op te gaan treden in de bestaande m.e.r.-praktijk.

Er zou geen juiste en te beperkte omzetting is van het toetsingskader van de m.e.r.-richtlijn hebben plaatsgevonden gezien het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 2009, Commissie tegen Nederland, C-255/08 genoemd. Dit heeft doorgewerkt in de procedure, zowel bij de wijze van bepaling van het project als beoordelingsplicht, de richtlijnen en het daarover gegeven advies -met name dat Harselaar Zuid als gegeven is beschouwd - een te beperkte toetsing, waarbij opvalt dat er geen maatregelen zijn beschreven ter vermindering, beperking of verhelpen en van de milieueffecten die verbonden zijn aan deze ontwikkeling.

Toetsingskader

De locatie wordt onterecht als een gegeven beschouwd op basis van het feit dat over de locatie Harselaar Zuid al was besloten in het provinciale streekplan. Volgens Van den Bosch zou volgens het arrest C-255/08 zou de toetsing in een m.e.r. beoordeling hebben moeten plaatsvinden vóórdat een vergunning wordt verleend en dat het Hof daar ook doelt op planologische toestemming m.e.r. richtlijn Van den Bosch plaatst daarom serieuze vraagtekens bij de rechtsgeldigheid van de richtlijn en het advies voor de m.e.r. over Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek.

Er is bovendien een verminderde behoefte aan bedrijventerreinen en daardoor een overschot aan plannen voor industrieterreinen. In de structuurvisie bedrijven terreinen staat dat de provincie wil komen tot een betere afstemming van vraag en aanbod en dat uit de uitwerking zou blijken, dat Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek niet langer als een gegeven beschouwd kunnen worden. Daarom en ook gezien de regio functie van het industrieterrein hadden ook alternatieven in beschouwing moeten worden genomen.

Antwoord

Beoordelingsplicht

De indiener van de zienswijze geeft aan dat het arrest van het Europese Hof van 15 oktober 2009 meegenomen moet worden. Het Hof oordeelt hierin dat Nederland ten onrechte drempels heeft vastgesteld die alleen rekening houden met de omvang van projecten en niet met andere relevante criteria. Het is onduidelijk waarom de indiener van de zienswijze dit arrest aanhaalt. Het arrest betreft zaken waar onder het besluit m.e.r. geen beoordeling heeft plaatsgevonden terwijl juist bij het bestemmingsplan wel een m.e.r. is uitgevoerd. Deze m.e.r. en de daarbij behorende aanvulling besteedt in ruime mate aandacht aan de in een m.e.r. benodigde aspecten. Dit heeft dan ook geleid tot een positief advies van de commissie m.e.r. Het aangehaalde arrest doet hier niets aan af

Toetsingskader

Voor de m.e.r. procedure is gedegen behoefteonderzoek gedaan naar welke vraag er binnen de gemeente en de regio is naar een dergelijk bedrijventerrein. Dit onderzoek is later (voordat het MER in procedure ging) nog geactualiseerd en aangepast op de scenario's zoals gehanteerd door de provincie. Hiermee heeft de gemeente een zo gedegen mogelijk fundament gelegd om besluitvorming op te baseren. Het geactualiseerde behoefteonderzoek dient als basis voor dit MER en de gemeente is van mening dat zij hiermee zo een gedegen fundament heeft gelegd voor besluitvorming.

Het is bovendien prematuur en het ligt niet in de lijn der verwachting liggen dat Harselaar-Zuid en Harselaar-Driehoek niet ontwikkeld kunnen worden.

Volgens het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) kunnen Harselaar Zuid en Harselaar Driehoek ontwikkeld worden.

2. Nadere reactie op aanvulling aspect "verkeer en vervoer".

Zienswijze:

De verstrekte informatie blijft niet duidelijk en onvolledig, waarbij het grootste deel van de nadelioge gevolgen niet goed onderbouwd ten onrechte wordt toegerekend aan de autonome situatie. Het betoog rond de gehanteerde criteria blijft inconsistent en tegenstrijdig overkomen. De m.e.r. bevat over dit aspect nog steeds te weinig betrouwbare informatie.

Antwoord:

Voor de verkeersproductie van de bedrijventerreinen is uitgegaan van kengetallen zoals ook worden gebruikt voor vergelijkbare bedrijventerreinen in het land. De verkeerstoenames als gevolg van autonome ontwikkelingen zijn het gevolg van een groot aantal factoren. Daarbij gaat het om ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de wijde omgeving. Daarnaast ontstaan er wijzigingen in verkeersstromen, omdat door het drukker worden van bepaalde routes gekozen wordt voor alternatieve routes. Over de uitgangspunten voor het model heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden met de provincie Gelderland en specialistische bureaus. Daarbij zijn de resultaten voor verschillende maatgevende wegvakken getoetst aan de meest recente telgegevens. Wij achten het MER gezien het voorgaande en het positieve advies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage voldoende betrouwbaar.

3. Nadere reactie op "Kantelpunt"ontsluiting Harselaar-Zuid

Zienswijze:

Omdat de ontsluitingsalternatieven A en B niet volledig zijn beschreven en nog niet volledig zijn onderzocht zijn de totale milieueffecten in de m.e.r. nog niet beschreven. De gegevens

uit de aparte m.e.r. van de provincie hierover zouden in deze procedure meegenomen moeten worden voor een zorgvuldige en volledige afweging.

En verder concludeert Van den Bosch dat de vaststelling van het kantelpunt achterhaald is gezien het aangetoonde aanbodoverschot aan bedrijven terreinen in regio de vallei en het nieuw afgesproken beleid over de nog slechts beperkte mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuw industrieterrein in de regio en de provincie.

Antwoord:

Het MER is zorgvuldig en volledig. Uit de verkeersprognoses blijkt dat een koppeling met het provinciale MER niet noodzakelijk is en een verantwoorde 'knip' kan worden gemaakt tussen de beide projecten. Uit de verkeersanalyses blijkt dat zonder omlegging van de N303 rond Voorhuizen sprake is van een voldoende ontsluiting van de bedrijventerreinen. In het MER zijn daarnaast in een gevoeligheidsanalyse de gevolgen van het omleggen van de N303 meegenomen. Daarmee is de afstemming tussen beide projecten op een goede manier geborgd.

4. Nadere reactie op "ProjectMER, planMER en bestemmingsplannen.

Zienswijze:

De keuze voor project- en plan m.e.r. is niet volledig uitgewerkt voor alle onderdelen van dit project en er wordt ten onrechte uitgegaan van een referentie situatie in 2020 voor wat betreft de verkeersintensiteit, terwijl die referentiesituatie in 2010 behoort te worden gelegd en de voorziene ontwikkeling van beide bedrijven terreinen en de milieueffecten hiervan ook in de periode 2010-2020 beschreven dienen te worden, in plaats van die effecten volledig te beschouwen als autonoom.

Antwoord:

In ieder MER wordt in de effectbeschrijving rekening gehouden met eventuele autonome ontwikkelingen. Conform de gebruikelijke mer-methodiek wordt de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkelingen) vergeleken met de plansituatie. Het MER voldoet op dit punt volledig aan de richtlijnen en de door de Commissie mer gestelde eisen.

5. Nadere reactie over het aspect geluid.

Zienswijze:

Van den Bosch concludeert dat de informatievoorziening over het aspect geluid, met name over het nemen van afdoende geluidwerende maatregelen niet volledig is, en dat in strijd is met de informatieplicht zoals verwoord in de m.e.r.-richtlijn.

Antwoord:

Het aspect geluid is voldoende belicht in de mer en de Commissie voor de Milieu-effect rapportage heeft daarover een positief advies gegeven. De Wet geluidhinder verplicht niet tot het nemen van aanvullende geluidsreducerende maatregelen in het kader van de bestemmingsplannen Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt echter wel bekeken of in de directe omgeving van woningen een optimalisatie uit geluid oogpunt mogelijk is.

6 Nadere reactie over het aspect natuur.

Zienswijze:

Van den Bosch concludeert dat voor het aspect natuur welhaast geen positieve beoordeling

meer kan volgen, omdat dit op gespannen voet staat met de Natuurbeschermingswetgeving, zoals dat kader recent is uitgelegd en weer in overeenstemming is gebracht door de Afdeling met de Habitatrichtlijn (zaaknr. 200802863/1)

Antwoord:

De commissie voor de milieu-effectrapportage heeft positief geoordeeld over de mer. Daarnaast is er aanvullend onderzoek gedaan door bureau Waardenburg (Effecten op beschermde soorten Harselaar Zuid en Driehoek, Barneveld). Dit toont aan dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor een positieve beoordeling.

7. “Nadere reactie op het punt van duurzaamheid MMA en VKA.”

Zienswijze:

Van den Bosch stelt dat het onduidelijk gekwantificeerd is of en hoe de doelstelling van 15 % CO2 reductie kan worden gerealiseerd.

Antwoord:

In het navolgende wordt achtereenvolgens op de in de zienswijze benoemde onderwerpen ingegaan.

Het is onduidelijk hoe de doelstelling van 15 % CO2 (en indien mogelijk meer) reductie t.o.v. een regulier bedrijventerrein kan worden bereikt.

Vervolg op energievisie

Deze twee onderwerpen uit de zienswijze worden gezamenlijk behandeld, omdat ze nauw met elkaar samenhangen.

Het bureau G3 heeft voor Harselaar Zuid de energievisie van BECO nader gedetailleerd. Dit was mogelijk omdat de categorieën bedrijven en de zonering daarvan op het bedrijven terrein Harselaar Zuid inmiddels vast staan. Zodoende is het mogelijk bandbreedtes van de energievraag naar type energie (elektriciteit, warmte (op twee temperatuur niveaus) en gas) vast te stellen. Daarbij heeft het bureau gebruik gemaakt van de (praktijk)kennis van de bandbreedtes van het energiegebruik van de typen bedrijven en het geschatte aantal bedrijven (op basis van de oppervlakte uitgeefbare grond en geschatte kavelgroottes per categorie).

CO2-reductie t.o.v. de CO2-emissie wanneer de totale elektriciteit- en gas/warmtebehoefte ‘traditioneel’ wordt ingevuld voor de gehele locatie (bij gemiddeld scenario).

	Gehele locatie	Alleen “zakelijke dienstverlening”	“Zakelijk” + “handel”
Warmtepompen	4 – 7%	21%	11%
warmtenet – restwarmte	11-17%	40%	27-31%
warmtenet - biomassacentrale	16-23%	57%	38-44%
biogas / biobrandstoffen (niet via warmtenet)	36%	40%	35%

Uit de tabel blijkt, dat voor het gehele terrein van Harselaar Zuid 15% CO₂ reductie mogelijk is t.o.v. een 'traditioneel' bedrijven terrein en dat een biomassa centrale of van elders aangevoerd biogas daarin een grote rol spelen. Op basis hiervan en een marktverkenning zijn een aantal scenario's ontwikkeld, die voldoen aan de eisen:

- een energievoorziening passend bij de verschillende functies: warmte/ koude/ procesgas
- een energievoorziening die lokale initiatieven in zich kan opnemen
- acceptabele kosten voor de toekomstige bedrijven zowel initieel als naar de toekomst (bijv. ontkoppeling van de aardgasprijsontwikkeling)
- een energievoorziening die invulling kan geven aan een ambitieuze milieuambitie
- een energievoorziening die flexibel naar de toekomst is.

Momenteel worden de mogelijkheden (op het gebied van biomassa (mest) vergisting) en de consequenties van de verschillende realistische scenario's onderzocht.

Voor Harselaar Driehoek is een dergelijke verkenning nog niet uitgevoerd, omdat dat nu nog niet aan de orde is.

Uit bovenstaande blijkt dat een CO₂ reductie van 15% en in sommige gevallen meer mogelijk is en daarvoor de verplichte energiescan nog niet eens nodig is.

Verscherpte EPC met 10%

Eisen energiebesparingsonderzoek bij gronduitgifte

Deze beide thema's worden in samenhang behandeld, omdat ze nauw met elkaar samenhangen.

Op 29 september 2009 is het Milieu(klimaat)beleidsplan vastgesteld door de Raad. Voor de bouw van de kantoren en indien relevant voor de productie hallen zal een verscherpte EPC van 10% worden opgelegd door dit als voorwaarde op te nemen bij gronduitgifte. Een verscherpte EPC is ook in het belang van het bedrijf, omdat de meerinvestering bij de bouw zich snel terugverdient in de exploitatie. Ook zal bij gronduitgifte een energiebesparingsonderzoek worden geëist. De gemeente zal aangeven aan welke eisen dit onderzoek moet voldoen. De uitkomsten zijn ook weer in het belang van het bedrijf zelf. Optie voor zonne-energie worden daarin meegenomen. De resultaten worden ook gebruikt om te sturen op segmentering en clustering van de bedrijven. Kleine windturbines zijn inderdaad niet rendabel. Inmiddels zijn de mogelijkheden voor het opwekken van windenergie met grote molens in Barneveld verruimd.

Parkmanagement, mobiliteitsmanagement, subsidies

Deze thema's worden in samenhang behandeld, omdat ze nauw met elkaar samenhangen. Mobiliteitsmanagement, terrein verlichting van de bedrijven, beheren van een eventuele collectieve energievoorziening, gemeenschappelijke inkoop en eventueel exploitatie van zonne –energie systemen, en/of windmolens kunnen in het parkmanagement geregeld worden. De gemeente kan hier een faciliterende rol vervullen: voorzien van deskundige informatie, partijen bij elkaar brengen.

Subsidie regelingen van derden en andere verdienmodellen vormen een onderdeel van deze informatie en komen in de plaats van gemeentelijke subsidieverlening aan individuele bedrijven.

De gemeente ziet dit als extra mogelijkheden om de CO₂ reductie verder te stimuleren. Hoeveel reductie daarmee bereik kan worden is niet op voorhand duidelijk. Het is echter ook weer in het belang van de bedrijven zelf deze onderwerpen gezamenlijk op te pakken en op een energiezuinige manier uit te voeren.

Bij de keuze van de openbare verlichting van het park zullen door de gemeente energiezuinige lampen worden toegepast en zal het terrein ook voor fietsers goed ontsloten worden.

Denktank

Hoeveel de initiatieven van de Denktank concreet opleveren aan energiebesparing is nu niet te zeggen. De Denktank stimuleert in eerste instantie het energie bewustzijn bij bedrijven door een monitoring systeem aan te bieden en door energiescan bij bedrijven te bevorderen. Het zijn echter zaken die bovenop de 15% CO2 reductie in het kader van energiebesparing komen.