

Zienswijzennota bestemmingsplan Lekoevers Bergambacht



11 oktober 2017

Zienswijzennota bestemmingsplan Lekoevers Bergambacht

11 oktober 2017

Het bestemmingsplan Lekoevers Bergambacht voorziet in het actualiseren van het bestemmingsplan voor het buitendijks gelegen gebied ter hoogte van Bergstoep. Daarnaast biedt het bestemmingsplan uitbreidingsmogelijkheden voor het bedrijf Op- en Overslagterminal Bergambacht (OTB), Lekdijk Oost 15. Verder voorziet het plan in een wijziging van een binnendijks gelegen deel ter hoogte van de tennisvelden en een wijziging van de toegangsweg naar de nog te realiseren overnachtingshaven door Rijkswaterstaat. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 8 maart 2017 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tevens heeft op 23 maart 2017 een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. In totaal hebben 26 personen en instanties zienswijzen ingediend, zie onderstaand overzicht. Een aantal ingediende zienswijzen is gelijkloidend. Een aantal zienswijzen is gedeeltelijk gelijkloidend maar zijn persoonlijk aangevuld. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens niet vermeld voor zover deze herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.

1. Indiener 1
2. Indiener 2
3. Indiener 3
4. Gasunie Transport Services B.V.
5. Gemeente Molenwaard
6. Indiener 6
7. Indiener 7
8. Indiener 8
9. Indiener 9
10. Indiener 10
11. Hoveniers- en aannemersbedrijf G.W.W.A. Molenaar, A. Molenaar Civiel B.V. en A. Molenaar Zand en Grond B.V.
12. Indiener 12
13. Oasen
14. Provincie Zuid-Holland
15. Indiener 15
16. Indiener 16
17. Rijkswaterstaat
18. Indiener 18
19. Indiener 19
20. Indiener 20
21. Indiener 21
22. Indiener 22
23. Veiligheidsregio Hollands Midden
24. Indiener 24
25. Indiener 25
26. Indiener 26

1. Indiener 1		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
1.1	Uitbreiding van OTB brengt een forse toename van het aantal vrachtbewegingen met zich mee, zowel vrachtwagens als schepen. In het bestemmingsplan is onvoldoende onderbouwd dat OTB thans ongeveer 6.000 vrachtwagens per jaar ontvangt. In de praktijk ligt dit volgens indiener vele malen lager.	OTB heeft haar transportbewegingen inzichtelijk gemaakt aan de hand van meetgegevens van de weegbrug (externe wegingen) over de periode 2013 tot en met 2016. Daaruit blijkt dat de door OTB opgegeven aantallen een representatief beeld geven. De verkeersparagraaf wordt hierop aangevuld.
1.2	De uitbreiding leidt tot een toename van het aantal vrachtwagens wat zal leiden tot meer geluidbelasting op de woning van indiener.	Er heeft in het kader van de beoogde uitbreiding een akoestisch onderzoek plaatsgevonden om te beoordelen of ter plaatse van onder meer de woning van indiener een aanvaardbare geluidbelasting aanwezig is. Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is sprake indien het gemiddeld geluidniveau niet meer bedraagt dan 50, 45 en 40 dB(A) gedurende de dag, respectievelijk avond en nachtperiode en 70 dB(A) voor de piekgeluidniveaus. Deze waarden zijn in overeenstemming met het Activiteitenbesluit en de VNG brochure (gemengd gebied). Volgens dat onderzoek is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de bestaande woning aan de Lekdijk Oost 40. Aangezien de geluidbelasting op de woning niet meer bedraagt dan 34 dB(A) overdag, 33 dB(A) in de avond en 26 dB(A) en de piekbelasting niet meer dan 51 dB(A) bedraagt wordt ruimschoots binnen de toegestane normen gebleven. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is daarmee gegarandeerd.
1.3	Het aanmeren van schepen brengt de nodige geluidoverlast met zich mee. In de toelichting van het bestemmingsplan is niet duidelijk gemaakt of schepen gebruik gaan maken van walstroom. Dit brengt met zich mee dat schepen gebruik kunnen maken van de eigen scheepsgenerator wanneer deze aangemeerd zijn. Met deze omstandigheid is onvoldoende rekening gehouden. Daarnaast is bij de naastgelegen geplande overnachtingshaven ook niet voorzien in walstroom, waardoor bovengenoemde geluidoverlast ook daar aanwezig zal zijn.	Er zal nauwelijks geluidsoverlast worden ondervonden van de scheepvaartbewegingen (2 schepen per dag). Bij de woning van indiener levert dit een geluidbelasting op van 7 dB(A) overdag, 11 dB(A) in de avond en 8 dB(A) in de nachtperiode. Vooralsnog wordt geen rekening gehouden met gebruik van walstroom. Geluidbelasting van schepen was reeds meegenomen in het door RWS uitgevoerde onderzoek in het kader van het onherroepelijke bestemmingsplan voor de overnachtingshaven. Voor de bedrijfsactiviteiten van OTB is in het akoestisch onderzoek behorend bij het bestemmingsplan Lekoevers een afzonderlijke berekening opgenomen voor de schepen.
1.4	Gesteld wordt dat de meeste activiteiten van het op- en overslagbedrijf op het binnenterrein plaatsvinden, echter zal het laden en lossen van een schip altijd in de buitenlucht plaatsvinden. Indiener verwacht dat het uitvoeren van een overig deel van de activiteiten op een binnenterrein onvoldoende is om de geluidoverlast te voorkomen.	De bedrijfsactiviteiten vinden aan de lezijde plaats, aan de achterzijde van de op te richten loods. In de nieuwe situatie zal de ontsluiting van de percelen plaatsvinden via een route die parallel loopt aan de nieuwe kade, met als gevolg dat juist de Lekdijk Oost ontlast gaat worden. Deze nieuwe verkeersafwikkeling laat een reductie van geluid zien van circa 2 dB(A) ten

		gevolge van de indirecte hinder. Zoals aangegeven onder 1.3 is het lawaai van schepen meegenomen in het akoestisch onderzoek. Voor het laden/lossen van een containerschip wordt gebruik gemaakt van een reachstacker. Het geluid van de reachstacker is meegenomen in het onderzoek.
1.5	Door het plan verliest indiener zijn vrije uitzicht op de Lek. Daarnaast treedt een groot negatief effect op de inval van licht en zon op het perceel van indiener. Dit is een onaanvaardbare beperking.	In Nederland bestaat er geen blijvend recht op vrij uitzicht. Wanneer indiener van mening is schade te leiden als gevolg van de ontwikkeling kan een verzoek om planschade worden ingediend. Ten aanzien van de bezonningssituatie op het perceel van indiener is een nadere studie verricht. Opgemerkt wordt dat er in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonning voor bebouwing is. Gemeentes zijn daarom vrij om een eigen invulling te geven aan de eisen omtrent bezonning. Wel zijn er normen van TNO; de lichte norm en de strenge norm. Een gebouw voldoet aan de lichte norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. Uit de bezonningsstudie blijkt dat zowel aan de lichte als strenge norm wordt voldaan. Effecten op de bezonning treden uitsluitend op in de namiddag in de winterperiode. Er is sprake van een aanvaardbare situatie. Het bezonningsonderzoek wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan.
1.6	Door toename van het aantal vrachtwagenbewegingen zullen gezondheidseffecten optreden als gevolg van verslechtering van de luchtkwaliteit door uitlaatgassen en stof.	Naar aanleiding van de zienswijze is een nader onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Hierin zijn de emissies berekend van fijnstof tijdens op- en overslag van stuifgevoelige goederen, verkeer van de scheepvaart dat de inrichting aandoet en mobiele werktuigen die binnen de inrichting worden ingezet. Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen wijziging en uitbreiding voldoet aan de luchtkwaliteitseisen van de wet milieubeheer. Dit onderzoek zal verwerkt worden in en als bijlage worden opgenomen bij het bestemmingsplan.
1.7	Uit de toelichting blijkt dat activiteiten ook in de late avond en nacht plaats zullen vinden. De geluiden die dat met zich meebrengt leiden mogelijk tot een verminderde nachtrust.	De werkzaamheden van OTB starten vroeg in de ochtend, namelijk om 6 uur. Dit valt volgens het Activiteitenbesluit in de nachtperiode, die van 23.00 uur tot 07.00 uur loopt. De werkzaamheden van OTB in de nachtperiode beperken zich echter tot de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Het gaat om aankomend (beperkt) vrachtverkeer dat overigens in de dagperiode (na 07.00 uur) weer vertrekt. In de nachtperiode vertrekken geen vrachtwagens. Indien de vrachtwagens in de toekomst vertrekken via de nieuwe route langs de kade dan levert dit een extra reductie op van 2dB(A). Daardoor blijft de

		geluidbelasting binnen de toegestane normen. De voorgenomen aanleg van deze nieuwe weg zal te zijner tijd in het kader van het Activiteitenbesluit gemeld dienen te worden. Derhalve wordt via het milieuspoor hierop toegezien. Samengevat is er sprake van een aanvaardbare geluidbelasting. Daarom kan geconcludeerd worden dat sprake is van een voldoende ruimtelijke inpassing in het kader van wijziging van het bestemmingsplan.
1.8	Indiener vreest stankhinder door het plan als gevolg van toename van het aantal uitlaatgassen. Gevraagd wordt maatregelen te nemen om stankoverlast te beperken of te voorkomen.	Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend geuronderzoek uitgevoerd. Hierin is getoetst of wordt voldaan aan het geurbeleid van de provincie Zuid-Holland. Uit het onderzoek blijkt dat in de beoogde situatie geen ernstige geurhinder valt te verwachten. Er wordt voldaan het acceptabel geurhinderniveau van de provincie. Deze conclusie zal toegevoegd worden aan de toelichting van het bestemmingsplan.
1.9	Indiener vreest waardedaling van de woning als gevolg van het plan. Gevraagd wordt te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten. En anders om tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.	De locatie Lekoevers is van oudsher een industrieterrein met watergebonden bedrijvigheid. Een bedrijf als OTB is dan ook passend op de locatie. Mogelijke waardedaling van woningen betreft geen ruimtelijk argument dat mee dient te worden gewogen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Wanneer indiener planschade denkt te ondervinden kan een verzoek tot vergoeding van planschade worden ingediend bij de gemeente. Indien sprake is van planschade dan zal dit uiteraard worden vergoed.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van bestemmingsplan: - De paragraaf verkeer wordt aangevuld aan de hand van de toekomstige verkeersbewegingen van OTB. - De paragraaf luchtkwaliteit wordt uitgebreid met de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - Er wordt een nieuwe paragraaf toegevoegd met betrekking tot geurhinder. Het onderzoek geurhinder wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De paragraaf bedrijven en milieuhinder wordt aangevuld met de aanvullingen uit het akoestisch onderzoek. Het aanvullende onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. - Het bezonningsonderzoek wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan.	

2. Indiener 2		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
2.1	De belangen van nieuwe ontwikkelingen worden in het gehele ontwerp gesteld boven de belangen van indiener zonder daar enige weging van belangen tegenover staat.	Deze reactie wordt niet gedeeld. In het kader van ruimtelijke ontwikkeling maakt de gemeente altijd een belangenafweging tussen de belangen van de lokale economie en het woon- en leefklimaat. De onderzoeken die zijn verricht wijzen uit dat binnen de wettelijke normen wordt gehandeld en dat een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande woningen is geborgd. Daarnaast past de ontwikkeling binnen de beleidskaders van de gemeente, provincie en rijk.
2.2	Er is geen onderzoek gedaan naar de juiste milieucategorie en ook geen onderzoek gedaan naar de verhouding tussen de in het vigerende bestemmingsplan opgenomen milieu categorieën en de huidige VNG brochure. Daarnaast is onvoldoende onderzoek gedaan naar de vraag of met de beoogde nieuwe ontwikkelingen een goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd.	Indiener is niet concreet op basis van welke argumenten onvoldoende onderzoek is gedaan. Indiener doet voorkomen dat een verzwaring in milieu-categorieën wordt toegestaan, terwijl het in werkelijkheid gaat om het weer toekennen van de juiste milieucategorie welke hoort bij de feitelijke bedrijfssituatie, zoals deze sinds jaar en dag op het bedrijventerrein plaatsvindt. Een drietal bedrijven te weten, Visser (thans Molenaar), DZ-Six en Zijderlaan (thans OTB), hebben in 2012 beroep ingesteld bij de Raad van State tegen het bestemmingsplan Dorpsgebied Bergambacht. De gemeente had in eerste instantie het bestaande bedrijventerrein niet meer als “bedrijventerrein” bestemd maar als een gebied van “functiemening” en voor de bestaande bedrijven niet een juiste milieucategorie toegekend. Bij de Raad van State hebben zij betoogd dat zij een hogere categorie aanduiding hadden moeten krijgen. Dit beroep is geslaagd. De Raad van State heeft namelijk in haar uitspraak van 27 maart 2013 het door de bedrijven ingestelde beroep gegrond verklaard en het bestemmingsplan vernietigd voor zover het gaat om de genoemde bedrijven. Daardoor was voor deze percelen nog het oude bestemmingsplan Bergstoep-Dijklaan 2000 van kracht. Voor de betreffende percelen diende dus nog een reparatie plaats te vinden in de vorm van een nieuw bestemmingsplan, waarbij gemeente rekening diende te houden met de juiste milieucategorie-indeling, voor Visser 3.2 voor DZ-Six 4.1 en voor OTB 4.2. In verband met nieuwe ontwikkelingen, waaronder het dijkversterkingstraject met als gevolg dat in de directe omgeving enkele woningen en een afgebrande fabriek werden gesloopt, en de komst van de overnachtingshaven, ontstond ter plekke een nieuwe ruimtelijke situatie. Het opstellen van een nieuw (reparatie)bestemmingsplan zou echter wat meer tijd in beslag nemen, terwijl de gemeente de verplichting had om voor 1 juli 2013 te beschikken over actuele digitale bestemmingsplannen. Om aan deze deadline te kunnen voldoen en de gemeente voor het betreffende

		gebied nog geen nieuw bestemmingplan had vastgesteld is besloten om voor het gebied de beheersverordening Percelen Lekdijk Bergambacht vast te stellen, waardoor gemeente alsnog tijdig kon voldoen aan de wettelijke actualiseringsverplichting.
2.3	Door het in de regels en op de plankaart direct toestaan van een laad-, los en overslagbedrijf met een milieu categorie 4.2 en een zand en grindhandel wordt indiener in de belangen geschaad. De regels zorgen ervoor dat indiener een goed woon- en leefklimaat zal ontberen als gevolg van de nieuwe bestemmingen.	Zie de reactie onder 2.2. De bestemming is toegekend op basis van de vergunde en feitelijke situatie. Planologisch gezien is er geen sprake van een wijziging: de afweging is al eerder gemaakt. Van een verzwaring van de milieucategorie is derhalve geen sprake. Het woon- en leefklimaat wordt niet geschaad. Dit blijkt uit de verrichte onderzoeken.
2.4	Het bestemmingsplan is niet uitvoerbaar door het ontbreken van elementaire onderdelen, zeker ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening en de beginselen van behoorlijk bestuur.	De reactie wordt niet gedeeld. Elementaire onderdelen ontbreken niet. Wel is een aantal aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen. Hiermee wordt voldaan aan landelijke wet- en regelgeving. Het bestemmingsplan is daarom wel uitvoerbaar.
2.5	De regels, plankaart en toelichting zijn in strijd met elkaar en daarmee strijdig met een goede ruimtelijke ordening.	De regels, plankaart en toelichting zijn op elkaar afgestemd. Op welke punten er strijdigheden bestaan, wordt niet aangegeven. Het college is van mening dat sprake is van een haalbaar plan.
2.6	De doelstelling van het plan kan op basis van het voorgaande niet worden gehaald en is daarmee niet uitvoerbaar.	Verwezen wordt naar de reactie onder 2.4 en 2.5.
2.7	De economische uitvoerbaarheid is niet verzekerd omdat planschade en kostenverhaal van o.a. de nieuwe ontwikkelingen niet is verzekerd los van de vraag of met de initiatiefnemer een overeenkomst is gesloten.	Tussen gemeente en OTB is een anterieure overeenkomst gesloten waarin planschade en kostenverhaal is opgenomen. Het vaststellen van een exploitatieplan is daardoor niet nodig. Het plan is financieel uitvoerbaar.
2.8	De paragrafen 1.1., 1.2 en 1.4 zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening en het zorgvuldigheidsbeginsel. Dat er in 2013 een beheersverordening is gemaakt om te voldoen aan de actualisatieplicht doet niet ter zake. Het door de Raad gewenste ruimtelijke beleid is helder en geldt in beginsel voor 10 jaar. De Raad heeft duidelijk gekozen voor de maximale milieucategorie van 2 en 3.1 juist om de bestaande woningen als geluidgevoelige objecten te beschermen.	De beheersverordening is als tijdelijk instrument ingezet in verband met de actualiseringsverplichting uit de Wet ruimtelijke ordening. In deze wet is expliciet vastgelegd dat gemeenten hun bestemmingsplannen elke tien jaar dienen te herzien. Wordt daar niet (tijdig) aan voldaan, dan vervalt voor het betreffende plangebied de bevoegdheid tot invordering van 'rechten terzake van na dat tijdstip door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten die verband houden met het bestemmingsplan'. Als deadline van deze verplichting gold 1 juli 2013. In plaats van een bestemmingsplan kan voor een gebied ook een beheersverordening worden vastgesteld. Dit is voor onderhavig plangebied dan ook gedaan, met de gedachte dat een nieuw bestemmingsplan op handen was. Er is geen sprake van een strijd met een goede ruimtelijke ordening. Verwezen wordt tevens naar de reactie onder 2.2 ten aanzien van de juiste milieucategorie.
2.9	Nut en noodzaak van de uitbreidingsplannen van de betreffende bedrijven is geenszins aangetoond. Informatie over de wensen van de bedrijven ontbreekt in het ontwerp. Gevraagd wordt waarom de milieu categorie	OTB heeft bedrijfseconomische redenen om uit te breiden. Daarnaast blijkt uit recent onderzoek dat er toenemende behoefte is aan watergebonden bedrijvigheid. De paragraaf over de ladder voor duurzame verstedelijking

	wordt uitgebreid naar maximaal 4.2.	wordt hierop aangevuld. Ten aanzien van de juiste milieucategorie wordt verwezen naar de reactie onder 2.2.
2.10	Een motivering voor het uitbreiden van het bouwvlak ten opzichte van de beheersverordening ontbreekt.	De motivering voor de uitbreiding van het bouwvlak komt voor uit de wens van OTB een opslagloods te realiseren op het naastgelegen perceel. Dit is gemotiveerd in paragraaf 2.3.1 van de toelichting. Tevens is in de toelichting gemotiveerd dat de uitbreiding van het bouwvlak voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.
2.11	De stelling in paragraaf 1.4 dat het plan een reparatie is van een uitspraak van de Raad van State is onjuist. Volgens indiener is dit de beheersverordening.	Door de uitspraak van de Raad van State inzake het bestemmingsplan Dorpgsgebied Bergambacht ontstond een leemte in het actueel planologisch kader. De beheersverordening is als tijdelijk instrument ingezet in verband met de actualiseringsverplichting uit de Wet ruimtelijke ordening. Verwezen wordt tevens naar de beantwoording onder 2.2 en 2.8.
2.12	De aard van het ontwerp werpt vraagtekens op. Enerzijds wordt gesuggereerd dat er sprake is van een conserverend bestemmingsplan maar anderzijds worden nieuwe ontwikkelingen toegestaan zoals een op- en overslagbedrijf met uitbreiding van een containerhaven.	Het doel van het bestemmingsplan wordt duidelijk uitgelegd. Deze is drieledig: het repareren van de uitspraak van de Raad van State, het opnemen van een consoliderende regeling voor de bestaande situatie én het bieden van een planologisch kader voor de uitbreidingswensen van bedrijven.
2.13	Niet staat vast dat er een anterieure overeenkomst is gesloten.	Er is een anterieure overeenkomst gesloten.
2.14	Indiener vraagt of er sprake is van 1 initiatiefnemer of van meerdere, want dit ontwerp maakt meerdere nieuwe en uitgebreidere bestemmingen mogelijk ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan/ beheersverordening.	Zoals aangegeven onder 2.2 worden geen nieuwe bedrijven mogelijk gemaakt maar wordt de feitelijke situatie bestemd. Zoals uit de toelichting, paragraaf 2.3 blijkt, wordt alleen aan OTB extra ruimte geboden.
2.15	Bewijs van verzekering van de kosten en planschade is niet opgenomen in de toelichting en/of de bijlagen. Het ontwerp had niet ter inzage mogen worden gelegd omdat het niet compleet is en een vertekend beeld geeft. Er is geen sprake van economische uitvoerbaarheid middels verhaal van kosten en schade.	In het kader van de ontwikkeling is een anterieure overeenkomst opgesteld waarin het kostenverhaal is verzekerd.
2.16	Indiener behoudt zich het recht voor de geleden schade te verhalen op de gemeente c.q. initiatiefnemers. Een planschadevergoedingsovereenkomst ontbreekt zodat indiener niet weet of planschade uiteindelijk op de initiatiefnemer(s) wordt verhaald.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. In de anterieure overeenkomst is ook rekening gehouden met mogelijke planschadeclaims. Hiermee zijn de kosten voor de gemeente afgedekt.
2.17	Als gevolg van het plan zal er in het plangebied intensiever worden geparkeerd en zal het verkeer in het plangebied ten opzichte van de huidige situatie exorbitant toenemen. Daar is volgens indiener geen ruimte voor. De bestaande wegen zijn niet geschikt en ook zal een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan. Deugdelijk onderzoek naar verkeersafwikkeling ontbreekt.	De gemeente zal op basis van artikel 17.5 van de planregels toetsen aan en handhaven op de geldende parkeernormen. Het parkeren vindt plaats op eigen terrein. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar. Omtrent de verkeersafwikkeling heeft wel degelijk een onderzoek plaatsgevonden. In bijlage 2 van het bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek m.b.t. de bedrijfsuitbreiding opgenomen. Hierin is ook ingegaan op de gewijzigde verkeersafwikkeling.
2.18	Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar het aspect bodem. Aangetoond moet worden dat de bodemkwaliteit de gewenste ontwikkelingen niet	Er is geen sprake van een wijziging die bodemgevoelig is. De gronden ten behoeve van de uitbreiding van OTB hebben in het vigerende

	belemmert.	bestemmingsplan reeds de bestemming 'Bedrijf'. Nader onderzoek naar de bodemkwaliteit is in het kader van de bestemmingsplanprocedure dan ook niet noodzakelijk. Er kan vanuit gegaan worden dat de huidige bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functies. Voor een omgevingsvergunning voor bouwen dient wel actueel bodemonderzoek te worden uitgevoerd.
2.19	In het vigerende bestemmingsplan hebben de betreffende bedrijven een milieucategorie 2 en 3.1. De gemeente maakt daar in het vigerende bestemmingsplan milieucategorie 4.2 van. Daar is geen onderzoek naar gedaan, de juistheid van de gekozen milieucategorie staat niet vast en is niet onderbouwd. Bovendien staan diverse woningen gezien de nieuwe milieu categorie te dicht bij deze woningen waardoor een goed woon- en leefklimaat niet is gegarandeerd. Dit geldt met name voor geluid en stof.	Indiener bedoelt waarschijnlijk dat op basis van het nieuwe bestemmingsplan milieucategorie 4.2 mogelijk is. Milieucategorie 4.2 wordt in het bestemmingsplan niet algemeen mogelijk gemaakt. De Raad van State heeft in 2013 de milieucategorieën 2 en 3.1 niet juist geacht voor de bestaande bedrijvigheid. Raad van State heeft geoordeeld dat zwaardere milieucategorieën toegekend hadden moeten worden aan de aanwezige bedrijven. Opgemerkt wordt dat ter plaatse van het plangebied sprake is van een maatwerksituatie vanwege de historisch gegroeide situatie. In het plan is een algemene milieuzonering opgenomen, die rekening houdt met bestaande woningen in de omgeving van het plangebied. De milieuzonering toegepast op bestaande bedrijfsactiviteiten geeft aan waar de zonering loopt en welke systematiek daarbij wordt gehanteerd. Vervolgens wordt er aangegeven op welke wijze de gemeente op den duur een optimalisering van de inrichting van de zones nastreeft. Daarbij zijn de volgende keuzen gemaakt - bedrijfsactiviteiten die passen binnen de milieucategorie die als algemeen toelaatbaar is geacht zijn niet specifiek aangeduid. Het voordeel daarvan is dat deze bedrijven zich vrijelijk kunnen bewegen binnen de daarvoor bestemde zone met een bepaalde milieucategorie; - bedrijfsactiviteiten die afwijken van de - op basis van de VNG publicatie bepaalde - maximaal toegestane milieucategorie, worden niet weg bestemd maar worden altijd positief bestemd met een specifieke functieaanduiding. Voor de beantwoording wordt verder verwezen naar de reactie onder 2.2 en 2.3.
2.20	Indiener betwist het flora en fauna onderdeel. Het onderzoek is niet deugdelijk en onvolledig. Er is totaal geen rekening gehouden/getoetst aan de nieuwe Natuurbeschermingswet die per 1 januari 2017 in werking is getreden.	Het onderzoek is uitgevoerd op 19 oktober 2016. Dit is vóór de inwerkingtreding van de Wet Natuurbescherming op 1 januari 2017. Het onderzoek flora- en fauna is destijds uitgevoerd op basis van toen geldende Flora- en faunawet. In paragraaf 4.10 zijn de resultaten van het onderzoek verwerkt. Daarbij is tevens getoetst aan het actuele kader van de Wet natuurbescherming. De conclusie van het flora en fauna onderdeel wijzigt niet als gevolg van de wetswijziging. Er is geen sprake van strijdigheid met de

		Wet natuurbescherming.
2.21	Indiener verzoekt om met deze zienswijze rekening te houden, niet akkoord te gaan met de nieuwe ontwikkelingen en het bestemmingsplan niet vast te stellen.	Op basis van de voorgaande beantwoording kan worden meegewerkt aan de ontwikkeling.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

3. Indiener 3		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
3.1.	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	
4. Gasunie Transport Services B.V.		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
4.1.	Het plan is getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing concludeert indiener dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtsbijgelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op verdere planontwikkeling.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Conclusie De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.	
5. Gemeente Molenwaard		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
5.1	Indiener constateert dat de gemaakte opmerking om de woningen gelegen aan de Bergstoep in de gemeente Molenwaard mee te nemen in het akoestisch rapport is gehonoreerd. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de geluidbelasting aan de gevels van deze woningen voldoet aan de normen. Gelet hierop kan het college van Molenwaard instemmen met de plannen en is er geen aanleiding tot het indienen van een zienswijze.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.	
6. Indiener 6		

	Inhoud zienswijze	Beantwoording
6.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze wordt hierna beantwoord.
6.2	Indiener maakt zich zorgen om de gezondheid door het stof en de uitlaatgassen van de schepen die er gaan liggen en de werkzaamheden van OTB. Indiener vreest dat het leef comfort drastisch verslechterd door de verhoging van de werkzaamheden die dag en nacht gaan plaatsvinden. Ten opzichte van 10 jaar geleden was het rustig, daar is volgens indiener nu niets meer van over. Dit wordt straks alleen maar slechter.	Per dag meren 2 tot 3 schepen met bestemming OTB aan. Deze zullen geen invloed hebben op het wooncomfort van indiener, gelet ook op de afstand tussen zijn woning en het plangebied. Ook uit de aanvullende lucht en geuronderzoeken blijkt dat de uitbreiding van OTB binnen de norm blijft. Verwezen wordt naar de reactie onder 1.6, 1.7 en 1.8. Overigens is het niet juist dat de werkzaamheden van OTB dag en nacht gaan plaatsvinden. De werkzaamheden van OTB starten vroeg in de ochtend, namelijk om 6 uur. Verwezen wordt naar de reactie onder 1.7. Daarom kan geconcludeerd worden dat sprake is van een voldoende ruimtelijke inpassing in het kader van wijziging van het bestemmingsplan'. Indiener stelt dat het 10 jaar geleden het erg rustig was en dat daar nu al bijna niets meer van over is en dit alleen maar slechter wordt. 10 jaar geleden waren er exact dezelfde bedrijfsactiviteiten als nu. Het is niet zo dat er extra bedrijfsactiviteiten worden toegestaan, maar bestaande bedrijven krijgen de juiste milieucategorie en de nodige ontwikkelingsmogelijkheden.
	Conclusie De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan: - De paragraaf luchtkwaliteit wordt uitgebreid met de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	
7. Indiener 7		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
7.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze wordt hierna beantwoord.
7.2.	Toename verkeersbewegingen.	Er is weliswaar een toename in verkeersbewegingen, maar de geluidsbelasting blijft binnen de toegestane normen. Na verbreding van de kade is het de bedoeling om een deel van het vertrekkend verkeer gebruik te laten maken van de uitrit via de nieuwe kade, waardoor er een reductie plaatsvindt van het geluid dat nu vanaf de huidige in/uitrit vertrekt. De verkeersbewegingen zullen inzichtelijk worden gemaakt door een aanvulling in de paragraaf verkeer. Voor de beantwoording van deze reactie wordt daarnaast verwezen naar de beantwoording onder 1.1.
7.3	Natuuroevers en gorzen- natuurgebied dat bebouwd gaat worden is een slechte zaak.	Ten onrechte stellen indieners dat in de omgeving van OTB nog steeds natuurgebied zou zijn. De geactualiseerde Verordening Ruimte 2014 van de

		provincie is op 17 januari jl. in werking getreden. Op basis hiervan is er binnen het plangebied geen NNN-gebied meer aanwezig. Dit is inmiddels is gecompenseerd en herbegrensd. In de plantoelichting dient deze nieuwe situatie nog te worden verwerkt.
7.4	Toename geluidsoverlast. Geluid draagt ver over de dijk.	In het kader van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarnaast is naar aanleiding van ingekomen zienswijzen een aanvulling gedaan op het akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt dat binnen de wettelijke normen wordt gehandeld. Voor de beantwoording van deze reactie wordt tevens verwezen naar de beantwoording onder 1.2 en 1.4.
7.5	Toename lichtoverlast. Met name 's-nachts.	De activiteiten van OTB starten in de vroege ochtend. Volgens de wettelijke regels ligt de nachtperiode tussen 23.00 uur en 07.00 uur. De activiteiten van de OTB in de nachtperiode blijven dus beperkt tot 1 uur. Lichthinder zal dan ook niet of nauwelijks optreden. Daar komt bij dat de activiteiten achter de loods plaatsvinden en het gegeven dat indiener op geruime afstand van het plangebied woont. Voor de beantwoording van deze reactie wordt tevens verwezen naar de beantwoording onder 1.7.
7.6	Bestemmingsplan is zomaar gewijzigd in industriegebied, buiten bewoners om.	Deze reactie wordt niet gedeeld. Het terrein Lekoevers is al jarenlang in opeenvolgende bestemmingsplannen bestemd voor bedrijvigheid, van een nieuw industriegebied is geen sprake. De uitbreiding van het bouwvlak ten behoeve van OTB vindt aansluitend aan het bestaande bouwvlak plaats in het buitendijkse gebied. Er is gekozen voor een maatbestemming voor bestaande bedrijven die vallen in een hogere categorie dan algemeen toelaatbaar. In de plantoelichting is gemotiveerd dat deze uitbreiding ruimtelijk aanvaardbaar is.
	Conclusie De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan: - De paragraaf verkeer wordt aangevuld aan de hand van de toekomstige verkeersbewegingen van OTB. - De paragraaf bedrijven en milieuhinder wordt aangevuld met de aanvullingen uit het akoestisch onderzoek. Het aanvullende onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid. - De tekst over de provinciale verordening inzake natuur wordt aangepast.	
8. Indiener 8		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
8.1.	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze

		wordt hierna beantwoord.
8.2	In de huidige plannen wordt de dijk niet ontzien. Het uitzicht en woongenot wordt nog meer geschaad door het toenemende vrachtverkeer.	Er is weliswaar een toename in verkeersbewegingen, maar de geluidsbelasting blijft binnen de toegestane normen. Na verbreding van de kade is het de bedoeling om een deel van het vertrekkend verkeer gebruik te laten maken van de uitrit via de nieuwe kade. Dit verkeer zal dus niet meer over dit deel van de Lekdijk gaan rijden. Voor de beantwoording van de reactie over het vrachtverkeer wordt tevens verwezen naar de beantwoording onder 1.1. Voor de beantwoording van de reactie over het uitzicht wordt tevens verwezen naar de beantwoording onder 1.5.
8.3.	In de speeltuin wordt het voor de jongste inwoners van Bergambacht ook minder veilig vertoeven door de fijnstof die zal toenemen.	Zoals uit de plantoelichting blijkt, blijft de luchtkwaliteit binnen de wettelijke normen. Daarnaast is naar aanleiding van verschillende zienswijzen een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden toegevoegd aan het bestemmingsplan. Zie ook de beantwoording onder 1.6.
8.4	De verkeersveiligheid zal in het gedrang komen. De Lekdijk is van alle inwoners, niet alleen van bedrijven. In het huidige plan zijn geen maatregelen getroffen die de verkeersveiligheid waarborgen en de toenemende geluid en fijnstof overlast verminderen. Een geluidwal, bomen, struiken die fijnstof filteren en verkeersveilig/luw maken wordt gemist in het plan. De vraag is niet of maar wanneer het eerste slachtoffer valt.	Door de toename van het aantal verkeersbeweging zal de situatie niet significant verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Er is ter hoogte van Bergstoep al veel gedaan om een verkeersveiliger situatie te creëren. Fietzers vanuit Schoonhoven worden vóór OTB van de dijk geleid. Vanuit Bergstoep richting Schoonhoven kunnen fietsers er voor kiezen om niet langs OTB te komen. De verkeersbewegingen zullen inzichtelijk worden gemaakt door een aanvulling in de paragraaf verkeer. Aanvullende maatregelen zoals een geluidwal, bomen en struiken zijn dan ook niet noodzakelijk. In de toekomstige situatie zal de verkeersveiligheid verder toenemen, wanneer de kade gereed is en het vertrekkend verkeer hier gebruik van gaat maken. Zie ook de beantwoording onder 8.2.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan: - De paragraaf verkeer wordt aangevuld aan de hand van de toekomstige verkeersbewegingen van OTB. - De paragraaf luchtkwaliteit wordt uitgebreid met de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De paragraaf bedrijven en milieuhinder wordt aangevuld met de aanvullingen uit het akoestisch onderzoek. Het aanvullende onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

9. Indiener 9		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
9.1	Indieners zijn eigenaar van een of meerdere woningen aan de Lekdijk Oost. Op een afstand van circa 25 meter van de woningen vinden nu al voorbereidingshandelingen voor het bedrijf 'OTB' plaats. Indieners kunnen zich niet verenigen met de uitbreiding van het bedrijf en de verhoging van de milieucategorie van 3.1. naar 4.2	Voor de beantwoording van de reactie wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2 en 2.19.
9.2	Indieners wijzen er op dat OTB in het verleden ook al eens heeft getracht om ingeschaald te worden in milieucategorie 4.2 maar dat dit toen niet is gelukt. Indiener wijst op de uitspraak van de Raad van state uit 2002. Vervolgens wijst indiener op de zienswijzennota uit het bestemmingsplan Dorpsgebied uit 2011, waarin op de beantwoording van de zienswijze van OTB door de toenmalige gemeente Bergambacht wordt aangegeven dat een verhoging van de milieucategorie naar 4.2 niet gewenst is.	Indieners beroepen zich niet op het vigerende bestemmingsplan, maar op het bestemmingsplan daarvóór, namelijk bestemmingsplan Bergstoep/Dijklaan. Dat bestemmingsplan is achterhaald. Het gaat om de laatste bestemmingsplanprocedure Dorpsgebied waartegen een drietal bedrijven, waaronder OTB (Zijderlaan) beroep hebben ingesteld. De Raad van State oordeelde vervolgens dat de gemeente ten onrechte geen rekening had gehouden met het toekennen van de juiste milieucategorie aan de bestaande bedrijven. Indiener citeert een passage uit de zienswijzennota van het bestemmingsplan Dorpsgebied, bestaande uit een reactie van de gemeente, doch dit standpunt van de gemeente is bij de behandeling van de ingestelde beroepen van een drietal bedrijven ongegrond verklaard. Derhalve heeft in het kader van voorliggend bestemmingsplan een nieuwe afweging plaatsgevonden.
9.3	Door het opnemen van een bouwvlak op de gronden die volgens de nu geldende beheersverordening niet mogen worden bebouwd, wordt de beperkte afstand tot de bestaande kleine woonbuurt waar indieners woonachtig zijn nog verder ingeperkt tot circa 25-50 meter. Indieners wijzen in het kader van de belangenafweging nogmaals op de uitspraak van de Afdeling uit 2002, overweging 2.6.2.1, waarin opgemerkt wordt dat het feit dat zich op korte afstand een kleine woonbuurt bevindt, rechtvaardigt dat die situatie een beperking van de gronden rechtvaardigt.	De aangehaalde structuurvisie is inmiddels op onderdelen achterhaald. De feitelijke situatie is dat er in opdracht van Rijkswaterstaat een overnachtingshaven wordt gerealiseerd. Tevens heeft een totale heroverweging plaatsgevonden naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 27 maart 2013. Verwijzen naar de uitspraak uit 2002 treft daarom geen doel.
9.4	Volgens indieners worden de afstandseisen uit de VNG brochure niet in acht genomen. Volgens de richtlijnen van de VNG geldt voor laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van de binnenvaart voor stukgoederen een categorie 3.2 Voor containers en graan- en meelsoorten geldt categorie 4.2. Voor de categorieën 3.2. en 4.2 geldt een grootste richtafstand voor geur, stof, geluid en gevaar van respectievelijk 100 en 300 meter. OTB kan dus beschouwd worden als een categorie 4.2. bedrijf waardoor een richtafstand in acht dient te worden genomen van 300 meter. Tussen de woningen van indieners aan Lekdijk oost 28, 30, 32 en 34 en het bedrijventerrein van OTB	Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 27 maart 2013 heeft OTB in het voorliggende plan de feitelijke en juiste milieucategorie 4.2 gekregen, met daarbij een uitbreidingsmogelijkheid. Zoals eerder overwogen kan aan een geldend plan (en aan een tijdelijke beheersverordening) geen blijvende rechten worden ontleend. Een gemeenteraad komt te allen tijde de bevoegdheid toe op grond van gewijzigde planologische inzichten een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Voorts is getoetst aan nationaal-, provinciaal en gemeentelijk beleid (zie hoofdstuk 3). Het bestemmingsplan Dorpsgebied was nog gebaseerd op de structuurvisie Bergambacht uit 2008,

	ligt slechts een dijk met daarover een weg. Door ingebruikname van het perceel aan de oostzijde wordt de afstand tussen de woningen en OTB slechts 25 meter. Deze afstand is aanzienlijk korter dan de richtafstand bij categorie 4.2, namelijk 300 meter. Op pagina 21 van de toelichting is aangegeven 'rekening houdend met dichtsbijzijnde woningen is een maximale milieucategorie opgenomen'. Nu de richtafstand van categorie 3.2 al ruimschoots wordt overschreden lijkt niet dat er rekening is gehouden met de dichtsbijzijnde woningen'.	welke uitgang van een invulling van het gebied met woningen en recreatie. Deze structuurvisie bleek niet haalbaar en is verlaten. Deze visie staat haaks tegenover het provinciale beleid, dat uitgaat van een watergebonden bedrijventerrein. Verder sluit de ontwikkeling van het nieuwe bouwperceel naadloos aan bij de komst van de overnachtingshaven. Verder vinden de bedrijfsactiviteiten plaats aan de Lekzijde en vormt een loods een buffer tegen eventuele overlast. Omwonenden bevinden zich nu ook al binnen de richtafstand behorende bij de bedrijfsactiviteiten van OTB, waarbij uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ruimschoots binnen de toegestane geluidsnormen wordt gebleven. Daar komt bij dat in het plan wordt vastgehouden aan de VNG systematiek: een algemene milieuzonering op basis van algemene toelaatbaarheid en tevens een maatwerkregeling (functieaanduiding) voor bestaande, historische gegroeide en afwijkende situaties zoals bijvoorbeeld OTB. Indieners gaan tevens ten onrechte uit van een richtafstand van 300 meter. In casu is sprake van gemengd gebied, waardoor de richtafstand 200 meter (vanwege het maatgevend aspect geluid) bedraagt. Bedrijven met SBI-code 6311.2 in de milieucategorie 4.2 zijn ter plaatse toegestaan. Het gaat hier om een historisch gegroeide situatie. Weliswaar wordt de aanbevolen richtafstand van 200 m in de VNG-brochure voor de bestaande woningen niet gehaald, maar de richtafstanden in de VNG-brochure zijn indicatief voor een goede ruimtelijke ordening en afwijking daarvan is mogelijk, mits deze zorgvuldig wordt gemotiveerd. De gemeente heeft zich, onder verwijzing naar het akoestisch onderzoek, het aanvullende geuronderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat wat het aspecten geluid, geur en stof betreft in zoverre een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden verzekerd. Zie ook de beantwoording onder 1.6, 1.7 en 1.8 ten aanzien van geur en stof (luchtkwaliteit). Aan de richtafstand wordt niet voldaan. De richtafstanden geven een indicatie van de te verwachten milieubelasting, in dit geval geluid. De geluidbelasting is beperkt vanwege de bouw van een opslagloods, de plaats waar de werkzaamheden plaatsvinden en het veranderen van de ontsluiting van de bedrijfsperven (via de aan te leggen kade). Verder is van belang dat de woningen verscholen gaan achter een hoge dijk en de daarop gelegen weg.
9.5	In de toelichting van het bestemmingsplan Weth. van den Berghplein wordt OTB ingeschaald in categorie 3.2 met een bijbehorende richtafstand van 50 meter voor geluid. Het plangebied Weth. van den Berghplein ligt op 40 meter afstand van OTB, waardoor de richtafstand eveneens wordt overschreden.	Deze reactie wordt niet gedeeld. In het vastgestelde bestemmingsplan Weth. Van den Bergplein is OTB in paragraaf 4.5 wel degelijk aangeduid als een categorie 4.2 bedrijf.

	De afstand tussen Lekdijk oost 28, 30, 32 en 34 en de uitbreiding van OTB is slechts 25 meter. De richtafstand wordt hier dus nog verder overschreden, ook als wordt uitgegaan van een 3.2 categorie.	
9.6	In het akoestisch onderzoek van Ardea dat is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan is opvallend dat bij de berekeningsresultaten de woningen aan Lekdijk oost 28, 30, 32 en 34 niet specifiek zijn meegenomen. Als daar naar wordt gekeken zou met de uitbreiding op basis van categorie 3.2 de afstandsnorm al met 50% worden overschreden. Gelet op de bestaande huidige situatie waar al sprake is van een overschrijding van de VNG normering is een verdere overschrijding onaanvaardbaar.	Als maatgevende woningen zijn meegenomen de naastgelegen woningen nummers 24-26 en woning nummer 40 (immisiepunten W09 en W10) waar de geluidsbelasting in de dagperiode niet hoger is dan 26, 31 en 25 dB(A) respectievelijk 34, 33 en 26 dB(A) in de dag- avond- en nachtperiode. De woningen van indieners zijn op grotere afstand gelegen dan de woningen 24-26 en nummer 40. Er zal derhalve ruimschoots worden voldaan aan de streefwaarden op basis van de VNG-richtlijn voor gemengd gebied en de grenswaarden conform het Activiteitenbesluit.
9.7	Bij het akoestisch onderzoek is een onjuist althans onvolledig toetsingskader toegepast. Er is enkel getoetst of de richtwaarden overeenkomen met het Activiteitenbesluit, maar er is ten onrechte niet getoetst aan de VNG richtafstanden.	In hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek van Ardea is deze opmerking voldoende gemotiveerd.
9.8	Ook is niet juist de algemene stelling dat voor piekniveaus van transportactiviteiten in de dagperiode zonder meer een uitzondering gemaakt mag worden.	Het bedrijf is meldingsplichtig en valt onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Conform art. 2.17 lid 1 onder b van het Activiteitenbesluit zijn de opgenomen maximale geluidniveaus (LA_{max}) in tabel 2.17a van dit besluit niet van toepassing op laad- en losactiviteiten in de periode tussen 07.00 uur en 19.00 uur. Onder laad- en losactiviteiten worden tevens aanverwante activiteiten verstaan zoals het slaan van autoportieren en het starten, aanrijden, manoeuvreren en weggrijpen van voertuigen.
9.9	In paragraaf 3.2 van het onderzoek wordt vermeld dat naar verwachting ook buiten de reguliere werktijden van 6 tot 18 uur werkzaamheden zullen plaatsvinden. In het rapport wordt uitgegaan van te weinig bewegingen.	Deze aanname is niet correct. In het rapport wordt onder 3.2 juist aangegeven dat in dit onderzoek rekening is gehouden met de mogelijkheid van (beperkte) activiteit buiten de reguliere bedrijfsuren.
9.10	In tabel 2 van het akoestisch onderzoek is de representatieve bedrijfssituatie per dagdeel weergegeven. Indieners bestrijden dat hier sprake is van een representatieve bedrijfssituatie nu niet uit de bijvoorbeeld een vergunning blijkt wat de maximaal toegestane omvang van de activiteiten is. Zo wordt er soms in de weekenden gewerkt en incidenteel in de nacht.	De representatieve bedrijfssituatie is correct weergegeven en afgeleid van de vergunde situatie. De werkzaamheden vinden van maandag tot en met zaterdag plaats, waarbij buiten de reguliere tijden enige werkzaamheden kunnen plaatsvinden. Deze werkzaamheden zijn qua aard en omvang geen reden om de representatieve situatie aan te passen.
9.11	Bij de uitgangspunten voor het akoestisch model had bij alle relevante woningen een berekening uitgevoerd moeten worden op 7 meter hoogte en niet slechts bij een aantal.	Dit is niet juist. Het gaat om relevante woningen waarbij de eerste verdieping hoger (7 meter) is dan de dijk en welke voorzien zijn van een dakkapel. Dit is slechts bij een aantal woningen het geval. Uit de berekeningen blijkt dat voor deze woningen voldaan wordt aan mogelijke grenswaarden. Andere woningen hebben geen dakkapel of zijn verder weg gelegen, waaronder die van indieners.
9.12	Voor de reachstacker is uitgegaan van een bronvermogen 'op basis van ervaring bij soortgelijke overslaginstallaties'. Dat zegt niets over het daadwerkelijke bronvermogen.	Uitgegaan is van een bronvermogen van de reachstacker van 106 dB(A). De reachstacker dient hieraan te voldoen.

9.13	Bij 'transport' wordt een rijsnelheid van 15 km/uur gehanteerd wat een te lage snelheid is.	De reactie wordt niet gedeeld. Gelet op de terreininrichting en het tracé is een gemiddelde rijsnelheid van 15 km/uur een juiste aanname.
9.14	Bij tabel 3, 4 en 5 had ook moeten worden uitgegaan van hoogte van 7 meter. Ook ontbreekt in de tabellen bij enkele woningen de dagwaarde.	Voor de woningen op 7 meter waarvan de dagwaarde niet is meegenomen is niet te verwachten dat een berekening op 7 meter hoogte tot significant afwijkende waarden leidt. Voor de dagwaarde wordt uitgegaan van beoordeling van het geluid op begane grond niveau aangezien de buitenruimten en de woonkamers dan voornamelijk de te beschermen ruimten zijn. Zie tevens de reactie onder 9.11.
9.15	Bij de woningen van indieners is in het geheel geen onderzoek gedaan, zoals blijkt uit de tabellen waar de huisnummers niet genoemd worden.	Zie de reactie onder 9.6, voor deze woningen kan aansluiting worden gezocht bij de berekende waarden voor de immissiepunten W09 en W10, waarbij verwacht mag worden dat de waarden (nu deze woningen verder van het plangebied zijn gelegen) nog lager zijn dan nu is berekend. Dit blijkt ook uit de aanvullende notitie van Ardea die als bijlage wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan.
9.16	Er wordt voorbijgegaan aan de opmerking dat sprake is van 'een beperkte overschrijding' voor het piekgeluid voor ontsnappen van remlucht en aanrijden bij de bouwkegel.	Deze opmerking wordt niet helemaal begrepen. Op dezelfde pagina wordt onder het kopje "Tijdelijk" een afweging gemaakt. Zie met name het tweede aandachtsstreepje. Zolang de nieuwe kade niet gerealiseerd is, is het in de nachtperiode niet mogelijk om de vrachtwagens via de dijk te laten vertrekken. Het tijdelijke verbod van de vertrekkende vrachtwagens zal in het kader van de melding in een maatwerkvoorschrift worden vastgelegd.
9.17	De stelling bij de passage over tijdelijk transport aan de voorzijde is onjuist. De algemene regel is dat de waarde niet hoger mag zijn dan 35 dB(A). Er is sprake van een nieuwe situatie (uitbreiding) en dus moet getoetst worden aan die waarde.	Hier is sprake van een misverstand. Daarvoor wordt verwezen naar artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit welke in tabel 1 van het akoestisch onderzoek is opgenomen. Daaruit blijkt dat voor de gemiddelde waarde binnen in de woning voldaan moet zijn aan 35 dB(A) in de dag-, 30 dB(A) in de avond- en 25 dB(A) in de nachtperiode. Voor piekgeluidniveaus binnen en de woning wordt uitgegaan van 55 dB(A) in de dag-, 50 dB(A) in de avond- en 45 dB(A) in de nachtperiode.
9.18	In paragraaf 4.4 van het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een onjuist bronvermogen voor schepen. In het rapport Overnachtingshaven waar naar wordt verwezen, staat nota bene al op het voorblad dat het bronvermogen van de doorgaande scheepvaart is ge-update naar 109 dB(A).	In het onderhavige akoestisch onderzoek is uitgegaan van manoeuvrerende schepen, hetgeen een ander bronvermogen laat zien dan wanneer sprake is van doorgaande schepen.
9.19	Het aantal scheepvaartbewegingen dat in het rapport van Ardea wordt opgevoerd correspondeert niet met de bewegingen waar in de rapportage van de Overnachtingshaven vanuit wordt gegaan.	De in het akoestisch onderzoek van Ardea opgenomen berekeningen betreffen uitsluitend de schepen voor OTB. Ten behoeve van de uitbreiding is het niet noodzakelijk gebruik te maken van gegevens met betrekking tot de overnachtingshaven.
9.20	Er is in paragraaf 4.4 ten onrechte uitgegaan van een bronvermogen van 102 dB(A) en een rijsnelheid van 15 km/uur. Er had moeten worden uitgegaan van 104/105 dB(A) en een rijsnelheid van 30 km/uur.	Verwezen wordt naar voetnoot 7 van het akoestisch onderzoek, waarin wordt aangegeven dat in die situatie (bronvermogen 104/105 en snelheid van 30 km/u) het gemiddeld geluidsniveau dan op een gelijke waarde

		uitkomt omdat de vrachtwagen dan twee keer zo snel langsrijdt. De door Ardea gehanteerde berekening is derhalve correct.
9.21	De constatering dat de ontwikkelingen vooral plaatsvinden aan de zuidzijde van de bedrijfsgebouwen van OTB, zodat aan de noordzijde nauwelijks sprake is van cumulatie van geluid, is onjuist gelet op de voornemens in de concept-vergunning zoals genoemd in de inleiding van het ontwerpbestemmingsplan.	De cumulatie van het geluid is beoordeeld. De berekeningen laten bijvoorbeeld zien dat het geluid van de scheepvaart 20 dB(A) lager is dan van het overige geluid. Er is dus geen cumulatie.
9.22	Ook in paragraaf 4.5 is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten zoals te lage frequentie(s), bronvermogen(s) etc. Anders valt immers niet goed te verklaren waarom de bijdrage van OTB opvallend kleiner is dan waarvan in het recente rapport Overnachtingshaven Bergambacht nog vanuit werd gegaan.	De uitgangspunten zijn op een juiste wijze gehanteerd, zie eerdere antwoorden. Afgezien daarvan gaat het in casu alleen om de schepen van OTB.
9.23	In de conclusie van het akoestisch onderzoek wordt zowel bij het onderdeel 'gemiddeld' en 'piekgeluid' aangegeven dat wordt voldaan aan de grenswaarden. De werkelijk gemiddelde dagwaarden liggen o.a. op 50 dB(A), waardoor de VNG norm wordt overschreden. Bovendien is uitgegaan van onjuiste hoogtes van de woningen, zodat de conclusie niet juist is.	In paragraaf 2.1 is ingegaan op de VNG-richtlijnen voor een gemengd gebied. Deze waarden komen overeen met het Activiteitenbesluit en met de VNG-richtlijnen. In hoofdstuk 2 van het akoestisch onderzoek van Ardea is deze opmerking voldoende gemotiveerd. Bovendien zijn in het akoestische rekenmodel de voor het onderzoek relevante woningen ingevoerd met de juiste hoogtes. Vervolgens is per bouwlaag de geluidsbelasting bepaald.
9.24	Het akoestisch onderzoek is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. Er is onvoldoende rekening gehouden met cumulatie van geluid (bijvoorbeeld van aggregaten, motoren etc.) afkomstig van scheepvaartverkeer. De bevindingen van het akoestisch onderzoek rechtvaardigen de conclusie niet, waardoor geen beroep kan worden gedaan op dit onderzoek.	De reactie wordt niet gedeeld, gelet op de hiervoor genoemde antwoorden.
9.25	OTB geeft een verkeerde voorstelling van zaken voor wat betreft het aantal verkeersbewegingen van 6.000 vrachtwagens per jaar. Indieners zijn de laatste tijd extra oplettend geweest. Gebleken is dat er in werkelijkheid maximaal 3 'externe' vrachtwagens per dag arriveren vertrekken. Dat zijn er dus 720 per jaar. De overige verkeersbewegingen zijn van eigen intern transport.	OTB heeft haar transportbewegingen inzichtelijk gemaakt aan de hand van meetgegevens van de weegbrug (externe wegingen) over de periode 2013 tot en met 2016. Daaruit blijkt dat de door OTB opgegeven aantallen een representatief beeld geven.
9.26	Er is sprake van een enorme groei van het aantal containers per jaar ten opzichte van het aantal transportbewegingen. De vrees is dat de toename nog veel groter zal zijn c.q worden. Indieners wijzen daarbij op de gemaakte vooroverlegreactie van Rijkswaterstaat hierover.	De opmerking van indieners dat er een groei plaatsvindt van circa 740 naar ca. 7000 containerequivalenten, begrijpen wij niet. De opmerking van Rijkswaterstaat betrof uitsluitend een attenderende overlegreactie op het feit dat de beschrijving omtrent een kleine toename van verkeer, niet consequent in de beschrijving van het plan was aangegeven. Deze ommissie is in het onderhavige ontwerp gecorrigeerd.
9.27	Indieners vrezen dat de ontsluitingsweg van de overnachtingshaven ook door OTB gebruikt gaat worden. Niet aangegeven is dat dit niet zo is. Indieners zien dit niet geborgd.	Deze vrees is niet terecht. De ontsluitingsweg voor de overnachtingshaven is geen openbare weg en wordt uitsluitend gebruikt door hulpdiensten en eventueel door binnenvaartschippers die zich met hun auto wensen te verplaatsen. Deze weg komt 1,5 meter hoger te liggen dan het terrein van OTB.

9.28	Bij de uitbreiding van het bouwvlak is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van omwonenden. De uitbreiding betekent een toename van overlast, vermindering van zicht en verslechtering van luchtkwaliteit. Daarnaast leidt de bebouwing tot waardedaling van de woningen. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Het uitzicht voor indieners zal niet ingrijpend veranderen door de komst van de opslagloods. De afstand van de betreffende woningen tot de plaats waar de opslagloods zal worden gebouwd bedraagt ongeveer 68 meter. De woningen liggen echter verscholen achter een hoge dijk, hetgeen betekent dat men niet volledig zicht heeft op de opslagloods. Afgezien daarvan is een loods in dit deel van het plangebied niet ongebruikelijk. Het betreft immers een watergebonden bedrijventerrein. Verder bestaat in ons land geen blijvend recht op vrij uitzicht, zo de indieners dit thans al hebben. Daar komt bij dat het hele gebied aan de overzijde van de woningen van indieners altijd een bedrijventerrein is geweest. De luchtkwaliteit is onderzocht. Het bijdrage van de ontwikkeling aan de luchtkwaliteit bedraagt in geen geval meer dan 3%, waardoor toetsing aan de grenswaarden achterwege kan blijven. Voorts is aan de hand van de NSL-monitoringstool 2014 een indicatie gegeven van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Daaruit volgt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Lekdijk ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn gelegen. Wanneer indieners desondanks schade denkt te lijden als gevolg van de ontwikkeling, kan een verzoek om planschade bij de gemeente worden ingediend.
9.29	De uitbreiding voldoet niet aan artikel 15.2 en 24.2 van het bestemmingsplan en zou reeds daarom niet moeten worden meegewerkt aan de uitbreiding van de plannen van OTB.	Indieners geven in het volgende punt al aan dat van deze dubbelbestemming kan worden afgeweken, maar dat dan wel toestemming nodig is van de rivierbeheerder. De rivierbeheerder is Rijkswaterstaat. Rijkswater zal de plannen van OTB mede beoordelen, rekening houdend met de waterregelgeving.
9.30	Weliswaar biedt artikel 15.3 en 24.3 een mogelijkheid om af te wijken van het hiervoor genoemde, maar hier zijn voorwaarden aan verbonden. Door in het ontwerpbestemmingsplan een ontwikkeling mogelijk te maken die in strijd is met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterstaatkundige functie' is sprake van tegenstrijdige bepalingen en geen sprake van zorgvuldige voorbereiding van het plan.	De dubbelbestemming is opgenomen om de belangen van de waterbeheerder te borgen. Dat wil echter niet zeggen dat een ontwikkeling binnen de dubbelbestemming op voorhand niet mogelijk is. De waterbeheerder dient gehoord te worden bij aanvragen om omgevingsvergunningen. Dit is de strekking van deze bepaling. Er is geen sprake van tegenstrijdige bepalingen.
9.31	Het is voor indieners onbegrijpelijk dat medewerking wordt verleend aan de uitbreiding van OTB nu dit gevolgen heeft voor de waterberging van de rivier. Dit is strijdig met het nationale beleid zoals opgenomen in de Beleidslijn grote rivieren. De waterberging is voor indieners van levensbelang. OTB heeft de dijksloot al half gedempt en heeft al diverse malen het moeras opgehoogd. Dit levert een onveilige situatie op.	Zoals aangegeven in paragraaf 4.13 worden er watercompenserende maatregelen genomen. Voor de aanleg van de nieuwe kade is een waterwetvergunning noodzakelijk. Bevoegd gezag voor de waterwet is Rijkswaterstaat. Uitgangspunt van de waterwet is dat het bergend vermogen van de rivier niet mag afnemen. De nieuwe kade gaat ten koste van 3528 m³ waterbergend vermogen. Daarom wordt dit aantal m³ bij de Groote Zaag in Krimpen aan de Lek gecompenseerd. Op deze locatie is bij het Kaderrichtlijn

		Water project De Zaag een kreek gegraven en is er water gecreëerd. Het plan is daarom niet in strijd met de Beleidslijn grote rivieren.
9.32	In het bestemmingsplan is volgens de toelichting op grond van artikel 2.1.3 lid 3 van de provinciale verordening de maximale milieucategorie opgenomen, rekening houdend met dichtstbijzijnde woningen. Zoals eerder aangegeven is er strijd met de VNG normen. Nu hier niet aan is voldaan is er het plan in strijd met artikel 2.1.3 lid 3 van de provinciale verordening.	In paragraaf 3.3 van de toelichting is het plan getoetst aan het provinciaal beleid. De provincie heeft het plan akkoord bevonden. Het plan past immers binnen de visie van de provincie om watergebonden bedrijventerreinen planologisch specifiek aan te wijzen, aangezien de ruimte voor watergebonden bedrijventerreinen onder druk staat. Voor provincie leidt dit bestemmingsplan tot verdere ontwikkeling van een bestaand terrein en daarmee het behoud ervan. Een kortere afstand dan de aanbevolen richtafstand uit de VNG brochure en het bestemmen van bestaande bedrijven zal niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefmilieu; uit onderzoeken blijkt immers dat de ontwikkeling ruimtelijk ingepast kan worden
9.33	Het plan voldoet voor wat betreft ecologie niet aan de provinciale verordening. Daar wordt onder het kopje 'natuur' op teruggekomen.	Zie voor deze reactie, de reactie onder 9.37 t/m 9.42.
9.34	Indieners vinden het onbegrijpelijk dat gemakkelijk wordt afgeweken van de Structuurvisie Bergambacht (2008) waarin de ontwikkeling van het Lekfront als ambitie is opgenomen. Volgens de structuurvisie is het een mogelijke woningbouwlocatie met veel potentie. Op en aan het water zou hier, in combinatie met een jachthaven en natuurontwikkeling, kunnen worden ontwikkeld. Dat niet het gehele gebied kan worden gebruikt voor woningen en recreatie wil niet zeggen dat daarom maar meteen forse bedrijfsuitbreiding moet worden toegestaan.	Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven staat de beleidslijn uit de gemeentelijke structuurvisie haaks op de Provinciale visie op het gebied, dat uitgaat van een watergebonden bedrijventerrein. Een gemeenteraad komt te allen tijde de bevoegdheid toe op grond van gewijzigde planologische inzichten een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De structuurvisie is opgesteld door de toenmalige gemeente Bergambacht. Niet alleen de economische crisis maar ook de komst van een overnachtingshaven, dat als een nationaal belang is aangeduid, hebben geleid tot gewijzigde planologische inzichten. De ontwikkeling van een jachthaven en natuurontwikkeling is thans niet meer in beeld.
9.35	De uitbreiding van OTB levert veiligheidsrisico's op vanwege de verminderde waterberging op de rivier. Ook is niet gebleken dat is voldaan aan de ATEX normen.	In de Waterwet is uitgangspunt opgenomen dat het bergend vermogen van de rivier niet mag afnemen. Zoals aangegeven in het bestemmingsplan en in de beantwoording onder 9.31 gaat de nieuwe kade en de uitbreiding van OTB ten koste van 3528 m3 waterbergend vermogen. De compensatie heeft bij de Groote Zaag in Krimpen aan de Lek plaatsgevonden, waar op deze locatie bij het Kaderrichtlijn Water project De Zaag een kreek gegraven en is er water gecreëerd. Het plan leidt dus niet tot verminderde waterberging en veiligheidsrisico's op de Lek. Ten aanzien van de ATEX norm is niet geheel duidelijk waarop wordt bedoeld. Wellicht wordt gewezen op de ATEX 137, waarin minimumvoorschriften zijn opgenomen voor de verbetering van de gezondheidsbescherming en van de veiligheid van werknemers die door explosieve atmosferen gevaar kunnen lopen. De grondslag hiervoor ligt in het Arbeidsomstandighedenbesluit. Bedrijven dienen ten aanzien van de

		gevaaren in verband met explosierisico's een gestructureerd en goed onderbouwd beleid te voeren met bijbehorende maatregelen, waarbij een stappenplan is opgenomen om tot een explosieveilige werkomgeving te komen. De Arbeidsinspectie ziet toe op de naleving van ATEX 137. Dit heeft dus geen raakvlakken met het bestemmingsplan.
9.36	Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt niet wat het slachtofferisico voor buitendijks gebied is en op welke wijze hiermee wordt omgegaan.	Naar aanleiding van deze reactie en de reactie van de provincie Zuid-Holland is inzicht gegeven in het slachtofferisico op basis van de Risico Applicatie Buitendijks. Uit de berekening blijkt dat het slachtofferisico op enkele plaatsen in het plangebied tussen de 10-3 en 10-4 per jaar is. Er is sprake van een aanvaardbare situatie. Er is geen sprake van maatschappelijke ontwrichting als gevolg van de ontwikkeling van OTB.
9.37	Ten zuiden van OTB ligt het natuurgebied De Gorzen waarmee rekening moet worden gehouden. Indiener wijst op de relevante artikelen uit de provinciale verordening. Indiener geeft onder verwijzing naar artikel 3.1 van de verordening aan dat de uitbreiding van OTB niet valt onder de voorwaarde om een ontheffing van GS te krijgen.	Ten onrechte stellen indieners dat in de omgeving van OTB nog steeds groen aanwezig zou zijn dat tot de EHS (NNN-gebied) behoort. De verordening ruimte 2014 is geactualiseerd en op 17 januari jl. in werking getreden. Op basis hiervan is binnen het plangebied geen NNN-gebied meer aanwezig. Het vervallen NNN-gebied is inmiddels gecompenseerd en herbegrensd. In de plantoelichting en quickscan dient deze nieuwe situatie nog te worden verwerkt.
9.38	Artikel 3.2 van de verordening bepaalt dat er geen reële alternatieven mogelijk moeten zijn, de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en kwaliteit en samenhang van Natuurnetwerk Nederland worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd, en de toelichting hierover en verantwoording bevat. Dit is niet het geval.	Zie de beantwoording onder 9.37. Er is geen sprake meer van een aanwijzing tot NNN-gebied. Dit wordt verwerkt bij de vaststelling van het plan.
9.39	Er moet zorgvuldig worden omgegaan met bestemmen van als EHS aangewezen gronden. Verwezen wordt naar artikel 2.3 lid 5 van de verordening. Dit is niet gebeurd. Er wordt weliswaar verwezen naar de compensatie die plaatsvindt in het kader van de overnachtingshaven, maar dat betreft een zelfstandige, van dit bestemmingsplan te onderscheiden ontwikkeling. Bovendien geldt dat uit de quickscan niet blijkt dat ook is bedoeld te voorzien in compensatie vanwege de uitbreiding van OTB.	Zie de beantwoording onder 9.37. Er is geen sprake meer van een aanwijzing tot NNN gebied. Dit wordt verwerkt bij de vaststelling van het plan.
9.40	De ontheffing ziet alleen op de vernietiging van de EHS, voorzover rechtstreeks veroorzaakt door het opvolgend bestemmingsplan. De ontheffing kan geen werking hebben buiten het gebied waarvoor deze is verleend.	Zie de beantwoording onder 9.37. Er is geen sprake meer van een aanwijzing tot NNN-gebied. Dit wordt verwerkt bij de vaststelling van het plan.
9.41	Indiener wijst aan de hand van een afbeelding aan dat in het plangebied een stuk EHS gebied ligt, waaraan nu een bedrijfsbestemming is toegekend. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Zie de beantwoording onder 9.37. Er is geen sprake meer van een aanwijzing tot NNN-gebied. Dit wordt verwerkt bij de vaststelling van het plan.

9.42	Op circa 3,3 km afstand ligt het Natura2000 gebied Donkse Laagten en op 8,3 km afstand Natura2000 gebied Uiterwaarden Lek. Er is onvoldoende rekening gehouden met de effecten van de uitbreiding van OTB op deze gebieden. Ook hier is verwezen naar de onderzoeken die in het kader van de overnachtingshaven zijn uitgevoerd. De uitbreiding van OTB is niet vergelijkbaar met het aanleggen van een overnachtingshaven. Er hadden zelfstandige onderzoeken moeten worden uitgevoerd.	Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullende AERIUS berekening uitgevoerd teneinde de mogelijk significante effecten van de ontwikkeling op Natura2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie in beeld te brengen. Na berekeningen in AERIUS Calculator blijkt dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn (0,05 mol/ha/jr). De AERIUS-berekeningen worden opgenomen in het bestemmingsplan.
9.43	Indieners behouden zicht het recht voor om deze zienswijze aan te vullen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van bestemmingsplan: - De tekst over de provinciale verordening wordt aangepast naar aanleiding van de geactualiseerde verordening; - De paragraaf bedrijven en milieuhinder wordt aangevuld met de aanvullingen uit het akoestisch onderzoek. Het aanvullende onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De paragraaf water wordt aangevuld met ten aanzien van het aspect overstromingsrisico. De berekening wordt toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan. - De paragraaf ecologie wordt aangevuld met de resultaten van de AERIUS berekening. De berekening wordt toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan.	

10. Indiener 10

	Inhoud zienswijze	Beantwoording
10.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt niet tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

11. Hoveniers- en aannemersbedrijf G.W.W.A. Molenaar, A. Molenaar Civiel B.V. en A. Molenaar Zand en Grond B.V.

	Inhoud zienswijze	Beantwoording
11.1	Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat het adres gewijzigd is in Veerweg 33.	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt het juiste adres opgenomen.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.	

12. Indiener 12

	Inhoud zienswijze	Beantwoording
12.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze

		wordt hierna beantwoord.
12.2	Indiener geeft aan tot drie maal toe niet op de hoogte te zijn gesteld van de lopende ontwikkelingen.	Voor het bestemmingsplan is de wettelijke procedure gevolgd. De gemeente heeft daarnaast een informatieavond georganiseerd. Tevens zijn de buurtvereniging Bergstoep en het buurtschap geïnformeerd. Ook heeft ook OTB bedrijfsbezoeken georganiseerd voor onder meer buurtbewoners. Indiener heeft dus op voldoende wijze kennis kunnen nemen van het plan.
12.3	Feitelijk is sprake van een illegale situatie die achteraf wordt gelegaliseerd. Indiener vraagt waarom dit voor het bedrijf mogelijk moet worden gemaakt. Voor een paar arbeidsplaatsen? Terwijl het welzijn van vele honderden mensen wordt aangetast.	Het bestemmingsplan komt voort uit de opdracht van de Raad van State d.d. 27 maart 2013 om de feitelijke situatie te bestemmen. Daarnaast wordt één bedrijfsuitbreiding mogelijk gemaakt. De gemeente komt beleidsvrijheid toe om deze ontwikkeling te faciliteren en mogelijk te maken, mits voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangetoond dat de ontwikkeling ruimtelijk inpasbaar is.
12.4	De enige reden dat er op het perceel Lekdijk Oost 15 vermoedelijk een gedeeltelijke bedrijfsbestemming heerst is om de reden dat ter plaatse veertig jaar geleden een kleine grasdrogerij heeft gestaan. Dat wil OTB nu opschalen tot een vrijwel volledige bebouwing van het terrein met ongekende hoogte.	Deze reactie wordt niet gedeeld. Het gaat om een bestaand bedrijventerrein, dat sinds jaar en dag een bedrijfsbestemming heeft, zo ook de voormalige grasdrogerij. In het bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte toegestaan, die aansluit bij de bestaande bebouwing van OTB. De gemeente acht dit stedenbouwkundig inpasbaar.
12.5	OTB wil met het bestemmingsplan een principe toezegging van de gemeente zonder concrete plannen in te dienen. Volgens indiener zijn de plannen echter niet levensvatbaar. De gemeente heeft zich niet verdiept in de problematiek en is uitsluitend afgegaan op de door OTB aangeleverde onjuiste /onvolledige of ontbrekende gegevens.	OTB heeft een concreet ontwikkelingsplan ingediend. Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten op basis waarvan gesteld wordt dat de plannen van OTB financieel/economisch uitvoerbaar zijn. De indiener van de zienswijze stelt hier geen onafhankelijk onderzoeksrapport tegen over waaruit zou blijken dat de plannen niet uitvoerbaar zijn. De gemeente zich wel degelijk verdiept in de door OTB aangeleverde gegevens.
12.6	Tijdens een hoorzitting over de overnachtingshaven in 2015 heeft de gemeente de toezegging gedaan dat er beslist geen koppeling zal plaatsvinden tussen de overnachtingshaven en de overslagkade. Door deze te noemen geeft dit aan dat men nu de mogelijkheid voor gebruik door OTB tenminste open laat, maar vermoedelijk al heeft ingecalculeerd, met bijbehorende overlast van geluid, fijnstof, dag en nacht licht, transportlawaaï, verkeersoverlast en verkeersonveiligheid.	De bedrijven wilde graag koppeling van uitbreidingsplannen met de plannen voor overnachtingshaven. De gemeente wilde deze plannen loskoppelen. Daarom zijn twee verschillende procedures doorlopen. Het bestemmingsplan voor de overnachtingshaven is losgekoppeld van het bedrijventerrein Lekoevers. OTB heeft later contact gezocht met Rijkswaterstaat om de ontwikkelingen ruimtelijk op elkaar af te stemmen.
12.7	Indiener betwist de genoemde verkeersaantallen van 6.000 vrachtwagens per jaar. Dit zijn er maximaal 3 per dag, maximaal 720 per jaar. De rapporteur had de boekhouding van het externe verkeer moeten opvragen maar is vrijwel zeker gaan werken met de door OTB aangeleverde gegevens. Het aantal verkeer wordt bewust te hoog ingeschat.	OTB heeft haar transportbewegingen inzichtelijk gemaakt aan de hand van meetgegevens van de weegbrug (externe wegingen) over de periode 2013 tot en met 2016. Daaruit blijkt dat de door OTB opgegeven aantallen een representatief beeld geven. De verkeersparagraaf wordt hierop aangevuld. De verkeersbewegingen worden in de omgevingsvergunning opgenomen.
12.8	Er is sprake van een enorme groei van het aantal containers per jaar en dus ook toename van uitstoot, ervan uitgaande dat een vrachtwagen ook ongeveer 38,51m ³ vervoert. Zouden de plannen van OTB doorgaan dan gaat in werkelijkheid het aantal containerequivalenten van circa 740 naar 7.000	Het gaat bij de containeropslag om op- en overslag van 1.000 teu per jaar. Dit zijn 1.000 containers per jaar. Indiener gaat uit van verkeerde aannames. Naar aanleiding van zienswijzen is overigens een nader onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Hierin zijn de emissies berekend van fijnstof

	stuks. Bijna 10 maal zoveel. Dat heeft gevolgen voor de gezondheid in de omgeving. Indiener wijst op de nu al matige luchtkwaliteit. Alleen dit argument al zal tot afwijzing van de plannen moeten leiden. De werkelijkheid zal nog veel erger zijn. De door OTB gewenste bedrijfsvoering zal alleen rendabel zijn bij veel meer dan 10.000 containers per jaar in plaats van de genoemde 7.000.	tijdens op- en overslag van stuifgevoelige goederen, verkeer van de scheepvaart dat de inrichting aandoet en mobiele werktuigen die binnen de inrichting worden ingezet. Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen wijziging en uitbreiding voldoet aan de luchtkwaliteitseisen van de wet milieubeheer.
12.9	OTB heeft een truc uitgehaald met betrekking tot verkeersbewegingen. De eigen shovel en vrachtwagen rijdt rondjes vanuit het gebouw de dijk op en rijdt via een andere ingang enige tientallen meters verder weer gebouwcomplex in en de lading wordt opnieuw gewogen: de 'weegbrug ligt niet' aldus de OTB firmant en benoemt dit als 'extern verkeer' want zij (die eigen vrachtwagens) rijden toch over de dijk. En zo komt OTB aan 6.000 vrachtwagens per jaar die er dus in werkelijkheid niet zijn maar bijdragen aan de bagatellisering van de nadelige effecten van de gewenste toename met 1.000 stuks.	Er is sprake van een onjuiste aanname. Interne transporten worden immers niet gewogen.
12.10	OTB koopt grond van Molenaar maar indiener plaats vraagtekens of dit gebruik 'vooralsnog' niet zal veranderen. De feitelijk illegale tijdelijke unit zal alsnog worden gelegaliseerd. Ook in het verleden is de bedrijfsvoering steeds achteraf gelegaliseerd. Indiener vraagt of dit een voorrecht is dat elke burger toekomt.	Het bedrijventerrein Lekoevers en de watergebonden industrie aldaar bestaat al heel lang. De bedrijven OTB en Molenaar zijn beide met een specifieke aanduiding om de verbeelding aangeduid. Het gebruik kan dan ook niet zomaar veranderen. Bij geconstateerde overtredingen ten aanzien van bouwen en gebruik wordt in beginsel altijd gezien in hoeverre in redelijkheid tot legalisering kan worden overgegaan. Dit beginsel geldt niet alleen voor bedrijven maar voor iedere burger in de gemeente Krimpenerwaard. De unit past binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan.
12.11	Voorbij wordt gegaan aan de eis van de Beleidslijn grote rivieren tot handhaving van de waterberging op de rivier. Daarnaast mogen er zeker geen ontwikkelingen plaatsvinden die het in de toekomst mogelijk maken de rivier te verbreden en uit te diepen.	Zoals ook aangegeven onder 9.31 worden er watercompenserende maatregelen genomen. Voor de aanleg van de nieuwe kade is een Waterwetvergunning noodzakelijk. OTB beschikt over de benodigde vergunning. Bevoegd gezag voor de Waterwet is Rijkswaterstaat. Uitgangspunt van de Waterwet is dat het bergend vermogen van de rivier niet mag afnemen. Daarvoor moet voldoende water worden gecompenseerd. In de watercompensatie is inmiddels voorzien. Het plan is daarom niet in strijd met de Beleidslijn grote rivieren.
12.12	OTB heeft de dijksloot al half gedempt en heeft al diverse malen het moeras opgehoogd. De schijnbaar verkregen compensatie is vermoedelijk al met factor drie overschreden. Er wordt niet gehandhaafd. Dit is bevestigd door de ambtenaar van Rijkswaterstaat op de inloopavond.	Indien Rijkswaterstaat overtredingen constateert dan wordt hier door hen handhavend tegen opgetreden.
12.13	De belangen van de provincie inzake 'optimalisatie watergebonden bedrijven' is in strijd wat Rijkswaterstaat wil, namelijk waterberging op de rivier.	Zoals aangegeven onder 12.11 heeft Rijkswaterstaat ingestemd met de uitbreiding van de kade. Daarnaast is de waterberging verzekerd door compensatie elders in het stroomgebied van de Lek. Er is daarom geen

		sprake van conflicterende belangen tussen de provincie en Rijkswaterstaat.
12.14	De gemeente wilde in eerste instantie het gebied bestemmen als jachthaven en natuurontwikkeling met woningbouw. Eén van de burens heeft met dit in gedachten zijn huis hier gekocht. Zonder eigen onderzoek en zonder de burens te raadplegen wil men OTB ter wille zijn. Het gebied kan volgens indiener samengevat beter braak blijven liggen of ontwikkeld worden tot woningbouw en/of natuurgebied.	Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven staat de beleidslijn uit de gemeentelijke structuurvisie haaks op de Provinciale visie op het gebied, dat uitgaat van een watergebonden bedrijventerrein. Een gemeenteraad komt te allen tijde de bevoegdheid toe op grond van gewijzigde planologische inzichten een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De structuurvisie is opgesteld door de toenmalige gemeente Bergambacht. Niet alleen de economische crisis maar ook de komst van een overnachtingshaven hebben geleid tot gewijzigde planologische inzichten. De ontwikkeling van een jachthaven en natuurontwikkeling is thans niet meer in beeld. Het braak laten liggen van de gronden is geen wenselijke en financieel uitvoerbare optie.
12.15	De geluids-, licht-, verkeersoverlast en de fijnstof overlast zullen bij realisatie van de gewenste plannen van OTB exponentieel toenemen en dus onacceptabel zijn.	Zoals onder andere aangegeven onder 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 en 1.6 ev. leidt de ontwikkeling niet tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en wordt voldaan aan de wet- en regelgeving.
12.16	De conclusie op pagina 26 is schandalig. Er is zowel sprake van een ernstige vorm van 'grensoverschrijdend karakter' als van aanzienlijke effecten op de bevolking.	De betreffende passage gaat over de vormvrije m.e.r. beoordeling. Daarbij is getoetst of voor de ontwikkeling een milieueffectrapportage nodig is. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling onder de drempelwaarden blijft en dat een milieueffectrapportage niet nodig is. Vanwege de beperkte ontwikkeling en de ligging van het project op geruime afstand van de landsgrenzen is geen sprake van een grensoverschrijdend karakter. De effecten op het woon- en leefklimaat zijn daarnaast onderzocht. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling binnen de wettelijke normen blijft.
12.17	Volgens indiener is er geen sprake van een kleine toename van het verkeer maar een extreme toename. Er zijn verkeerde uitgangspunten gehanteerd.	OTB heeft haar transportbewegingen inzichtelijk gemaakt aan de hand van meetgegevens van de weegbrug (externe wegingen) over de periode 2013 tot en met 2016. Daaruit blijkt dat de door OTB opgegeven aantallen een representatief beeld geven.
12.18	De afstandseisen worden niet gehaald. OTB wil naar 25 meter. Het terrein kan dus niet voor overslag worden gebruikt (al dan niet in een gebouw).	Door de ingebruikname van het perceel door OTB aan de oostzijde neemt de afstand tot de omliggende woonbebouwing af tot circa 25 m. Overigens hebben deze gronden in de huidige situatie al een bedrijfsbestemming (maximaal categorie 3.1). Weliswaar wordt de aanbevolen richtafstand van 200 m in de VNG-brochure voor de bestaande woningen niet gehaald, maar de richtafstanden in de VNG-brochure zijn indicatief voor een goede ruimtelijke ordening en afwijking daarvan is mogelijk, mits deze zorgvuldig wordt gemotiveerd. De richtafstanden geven een indicatie van de te verwachten milieubelasting, in dit geval zijn geluid, geur en stof de meest maatgevende aspecten. Voor het aspect geluid is een onderzoek uitgevoerd. Daarnaast is nader onderzoek uitgevoerd naar geur en stof. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting beperkt is vanwege de bouw van een opslagloods, de

		plaats waar de werkzaamheden plaatsvinden en het veranderen van de ontsluiting van de bedrijfspcelen (via de aan te leggen kade). Verder is van belang dat de woningen verscholen gaan achter een hoge dijk en de daarop gelegen weg. Ook ten aanzien van stof en geur wordt voldaan aan de wettelijke normen. Derhalve is sprake van een goede ruimtelijke inpassing ondanks dat niet wordt voldaan aan de richtafstanden.
12.19	Het gevaar is volgens indiener dat na een faillissement men de bedrijfsvoering naar de Bevi-norm/vergunning wil ophogen bij een doorstart. Overlast neemt dan opnieuw sterk toe.	De mogelijkheid tot het oprichten van Bevi-inrichtingen is niet mogelijk. Dit is juridisch geborgd in artikel 3.3 lid a.
12.20	De gezondheid van omwonenden wordt op onaanvaardbare wijze aangetast als gevolg van lichthinder (onder andere vanwege wegverkeer), omdat ook gedurende de nacht en in het weekend wordt gewerkt. Dit leidt tot psychische schade.	De activiteiten van OTB starten in de vroege ochtend. Volgens de wettelijke regels ligt de nachtperiode tussen 23.00 uur en 07.00 uur. De activiteiten van de OTB in de nachtperiode blijven dus beperkt tot 1 uur. Lichthinder zal dan ook niet of nauwelijks optreden. Voor de beantwoording van deze reactie wordt ook verwezen naar 1.7 en 7.5.
12.21	De huizen zullen in waarde dalen hetgeen op zich al tot hoge schadeclaims zal leiden.	De locatie Lekoevers is van oudsher een industrieterrein met watergebonden bedrijvigheid. Een bedrijf als OTB is dan ook passend op de locatie. Mogelijke waardedaling van woningen betreft geen ruimtelijk argument dat mee dient te worden gewogen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Wanneer indiener planschade denkt te ondervinden kan een verzoek tot vergoeding van planschade worden ingediend bij de gemeente. Indien sprake is van planschade dan zal dit uiteraard worden vergoed.
12.22	De reachstacker produceert een zwaar en onregelmatig geluid.	Voor de reachstacker is uitgegaan van een effectief bronvermogen van 106 dB(A) op basis van ervaring bij soortgelijke overslaginstallaties. De reachstacker dient hier in het kader van de vergunning aan te voldoen.
12.23	De gemeente heeft geen zelfstandig onderzoek gedaan maar gaat uit van de door OTB aangeleverde en onvolledige data. Er worden verkeerde aannames gedaan en onjuiste conclusies getrokken. De conclusie moet zijn dat het plan geen doorgang kan vinden. De geringe toename van de werkgelegenheid laat niet toe de belangen van de honderden omwonenden en werkende zo ernstig te schaden.	De onderzoeken zijn beoordeeld door de gemeente en akkoord bevonden.. Zoals eerder aangegeven is de invulling van het gebied met woningen en recreatie niet meer aan de orde. Mede gelet op de ontwikkeling van de overnachtingshaven is de uitbreiding van OTB een logische ontwikkeling.
12.24	Het bedrijf Koolwijk op industrieterrein 'De Wetering' mag het aantal vrachtwagen/container bewegingen niet uitbreiden en is daarom uitgeweken naar industrieterrein Moerdijk. Dit terwijl 'De Wetering' nog grotendeels braak ligt.	Koolwijk mag gewoon uitbreiden. Ten aanzien van dat bedrijf speelt op bedrijventerrein De Wetering geen probleem
12.25	Als voorbeeld van ontbrekende informatie is volgens indiener: achteruitrijdende vrachtwagens en shovels moeten zeer harde intermitterende piepen afgeven en dat dag en nacht.	De interne transportmiddelen van OTB zijn voorzien van een optische achteruitrij-signalering (geen akoestische). De effecten daarvan zijn meegenomen in de aanvullende akoestische notitie die wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan. Het gebruik van dergelijk materieel wordt ook in de melding Activiteitenbesluit vastgelegd.

12.26	Het rapport ademt de sfeer van please the principal.	Deze reactie wordt niet gedeeld. Het onderzoek is door een onafhankelijke adviseur opgesteld, door de gemeente beoordeeld en akkoord bevonden. Bovendien doorloopt het bestemmingsplan de wettelijke procedure, waarin eenieder de kans heeft een zienswijze in te dienen en in beroep te gaan. Er is dus sprake van een democratisch en transparant proces.
12.27	Bewoners worden slechts drietal maal en slechts zijdelings genoemd.	Niet duidelijk is waar indiener op doelt. In het onderzoek zijn alle relevante woningen betrokken.
12.28	Het is onbegrijpelijk dat een nieuwe ondernemer weer opnieuw begint met de bouw van loods, met de wetenschap dat in het verleden door indiener en anderen succesvolle procedures zijn gevoerd om de bouw tegen te gaan.	Indieners doelen waarschijnlijk op de uitspraak van de Raad van State uit 2002. Dit is achterhaald. Tegen het bestemmingsplan Dorpsgebied 2013 is door een drietal bedrijven, waaronder OTB (Zijderlaan) beroep ingesteld, waarna de Raad van State oordeelde dat gemeente ten onrechte geen rekening had gehouden met het toekennen van de juiste milieucategorie aan de bestaande bedrijven. OTB is inmiddels sinds 2016 de opvolgende eigenaar van het betreffende perceel waarop de uitbreiding van de loods is voorzien. Verwezen wordt tevens naar de beantwoording onder 9.2.
12.29	Door de ondernemer is gedreigd de werkzaamheden in de open lucht uit te voeren als de hal er niet komt. Indiener heeft hem duidelijk gemaakt dat de 4.2 bedrijfsvoering geldt en niet de manier waarop, doorslaggevend is.	Aan het bedrijf OTB is ingevolge de uitspraak van de Raad van State uit 2013 een definitieve milieucategorie toegekend. Dit betreft een specifieke milieucategorie 4.2 voor op- en overslag. De activiteiten in de deze milieucategorie worden als bestaand beschouwd en mogen in het kader van het bestemmingsplan worden voorgezet. Parallel aan het bestemmingsplan dient het bedrijf over een omgevingsvergunning te beschikken. In dat kader kunnen maatregelen worden opgelegd om eventuele overlast op de omgeving te voorkomen.
12.30	Volgens de Staat van bedrijfsactiviteiten zou categorie 4.2 een meelfabriek en een mengvoederfabriek toelaten. Dit is op dit terrein niet toelaatbaar.	Ingevolge artikel 3.1 lid c van de planregels is naast de algemeen toelaatbare milieucategorie – zijnde milieucategorie 3.1 - uitsluitend een laad-, los en overslagbedrijf met SBI-code 6311.2 uit ten hoogste categorie 4.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' toegestaan. Een meelfabriek is dus niet mogelijk ter plaatse van het plangebied.
12.31	OTB wil ook kunstmeststoffen opslaan. Volgens de richtafstanden mogen daarom ook geen kunstmeststoffen worden verwerkt op dit terrein.	Deze aanname is niet juist. Indiener verwijst naar de richtafstanden van een kunstmeststoffenfabriek. Het gaat dan om vervaardiging van kunstmest. Dit is i.c. niet aan de orde.
12.32	Het terrein is ook voor containeroverslag niet geschikt gelet op de richtafstanden voor 'dienstverlening ten behoeve van het vervoer' en een loswal in verband met geluid.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat containeroverslag binnen de wettelijke normen blijft en derhalve toelaatbaar is.
12.33	Ook voor granen en meelsoorten gelden minimale afstanden die niet gehaald worden.	Zie de beantwoording onder 2.2 en 2.19.
12.34	In het bestemmingsplan Weth. Van de Bergplein staat op pagina 8 voor de OTB de categorie 3.2 ingevuld. Indiener vraagt of daar nog steeds gebouwd mag worden als dit een categorie 4.2 wordt.	Deze reactie wordt niet gedeeld. In het vastgestelde bestemmingsplan Weth. Van den Bergplein is OTB in paragraaf 4.5 wel degelijk aangeduid als een categorie 4.2 bedrijf.

12.35	Bij realisatie van de door OTB gewenste plannen zal de watergebondenheid eerder af dan toenemen.	OTB blijft na planrealisatie ook afhankelijk van de aanvoer van schepen. De reactie wordt dan ook niet gedeeld.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van bestemmingsplan: - De paragraaf verkeer wordt aangevuld aan de hand van de toekomstige verkeersbewegingen van OTB. - De paragraaf luchtkwaliteit wordt uitgebreid met de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De paragraaf bedrijven en milieuhinder wordt aangevuld met de aanvullingen uit het akoestisch onderzoek. Het aanvullende onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

13. Oasen		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
13.1	Het plangebied ligt in het milieubeschermingsgebied behorende bij de Provinciale milieuverordening Zuid-Holland. Het grondwater ter plaatse dient als bron voor de lokale drinkwatervoorziening. Ter bescherming van de drinkwatervoorziening is door de provincie een aantal milieubeschermingsgebieden voor grondwater aangewezen waar extra aandacht voor de bodem en grondwaterkwaliteit is geregeld. Om de kwaliteit hiervan te waarborgen zijn er aanvullend regels opgesteld om het grondwater te beschermen. Verzocht wordt het milieubeschermingsgebied alsmede de bijgevoegde voorschriften op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan.	De zienswijze wordt gedeeld en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot opname gebiedsaanduiding 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied'. Tevens wordt een specifieke regeling opgenomen in het artikel 'Algemene aanduidingsregels'.	

14. Provincie Zuid-Holland		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
	Het bestemmingsplan geeft géén aanleiding tot het indienen van een zienswijze. Wel worden enkele 'service tips' gegeven. Deze zijn hieronder weergegeven.	
14.1	In de plantoelichting staat dat de watercompensatie zal plaatsvinden in de Groote Zaag bij Krimpen aan de Lek. De provincie gaat er vanuit dat de verrekening van de watercompensatie is afgestemd met de betrokken organisatie, RWS en ZHL. Gevraagd wordt daar nog iets in de toelichting over te vermelden.	De watercompensatie is inderdaad afgestemd met Rijkswaterstaat. De plantoelichting zal op dit punt worden aangevuld.
14.2	Gevraagd wordt een inschatting te geven van het slachtofferisico bij een	Naar aanleiding van deze is inzicht gegeven in het slachtofferisico op basis

	eventuele overstrooming, alsmede een verantwoording te geven van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing.	van de Risico Applicatie Buitendijks. Uit de berekening blijkt dat het slachtofferisico op enkele plaatsen in het plangebied tussen de 10-3 en 10-4 per jaar is. Er is sprake van een aanvaardbare situatie. Er is geen sprake van maatschappelijke ontwrichting als gevolg van de ontwikkeling van OTB.
14.3	Geadviseerd wordt om de tekst in de toelichting te actualiseren. In de Quick scan flora en fauna wordt namelijk nog verwezen naar en getoetst aan inmiddels vervallen wetgeving. Met de geactualiseerde verordening ruimte is volgens kaart 8 in het onderhavige plangebied geen sprake meer van een NNN gebied. Geadviseerd wordt dit alsnog te verwerken als 'bestaande situatie' in de plantoelichting en in de Quick scan.	De zienswijze wordt gedeeld en zal worden verwerkt in de ecologieparagraaf.
14.4	Geadviseerd wordt om aan artikel 14 lid 3 toe te voegen – analoog aan artikel 15 lid 3 – 'en de waterkeringbeheerder hieromtrent is gehoord en heeft geadviseerd'.	De reactie leidt tot toevoeging van een het genoemde artikel.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan: - In de waterparagraaf wordt ingegaan op de afstemming met Rijkswaterstaat ten aanzien van de watercompensatie. - Er wordt inzicht gegeven in het slachtofferisico in de paragraaf Water. Tevens wordt de berekening van het slachtofferisico opgenomen als bijlage bij de toelichting. - De tekst over NNN wordt geactualiseerd. - In artikel 14 lid 3 wordt de gevraagde zinsnede toegevoegd.	

15. Indiener 15		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
15.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

16. Indiener 16		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
16.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze

		wordt hierna beantwoord.
16.2	De ingetekende overslaghal is pas haalbaar wanneer de damwand van Rijkswaterstaat voor de overnachtingshaven is gerealiseerd en daarna door OTB aanvullend aan het bestaande terrein een kade is gemaakt van zodanige van gemeentewege constructie, waar zwaar vrachtverkeer van gebruik kan maken en containerstapeling kan plaatsvinden. Van Rijkswaterstaat is vernomen dat met meerdere partijen die bij het plan voor de overnachtingshaven zijn betrokken, nog geen overeenstemming is bereikt. Gevraagd wordt het onderdeel bouw fabriekshal te parkeren totdat de onderhavige damwand definitief is aangebracht en alsdan een reële situatie aanwezig is voor een overslaghal goedkeuring te geven in het bestemmingsplan Lekoevers.	Tussen gemeente en OTB is een anterieure overeenkomst gesloten waarin planschade en kostenverhaal is opgenomen. Een groot deel van de kosten van verbreding van de kade wordt gedekt door Rijkswaterstaat. OTB beschikt daarnaast over voldoende financiële middelen om tot planrealisatie te komen. De economische uitvoerbaarheid van de ontwikkeling is gedekt. De stelling van indiener dat de ontwikkeling niet haalbaar is wordt niet concreet gemaakt.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

17. Rijkswaterstaat		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
17.1	Rijkswaterstaat West Nederland Zuid heeft geen opmerkingen op dit plan.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

18. Indiener 18		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
18.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.
18.2	Er is niet zorgvuldig getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is niet aan stap 1 voldaan: er is geen sprake van een actuele, regionale behoefte. Ook de toetsing van de ladder in het kader van het provinciale beleid is mager. Een onderzoek naar een actuele regionale behoefte ontbreekt. Gevraagd wordt in hoeverre dit is onderzocht. Ook in kwalitatief opzicht is niet onderzocht of er daadwerkelijk behoefte aan de in het ontwerp genoemde uitbreidingen. Verder kan de vraag worden gesteld of de uitbreidingswens van 1 bedrijf met een dergelijk vergaande ruimtelijke impact kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling. Indiener verwijst naar een uitspraak van de Raad van State.	Opgemerkt wordt dat op 1 juli 2017 de nieuwe ladder in werking is getreden. De toelichting zal op dit punt dan ook worden aangepast. Ten aanzien van de behoefte zullen wij naar aanleiding van deze zienswijze een nadere toetsing aan de ladder opnemen. Uit een recent onderzoek van STEC Groep in opdracht van de provincie Zuid-Holland blijkt dat er een toenemende behoefte is aan watergebonden bedrijvigheid in de regio Midden-Holland. Uit het onderzoek blijkt dat het watergebonden percentage de komende jaren toeneemt, mede vanwege de trend onder bedrijven om steeds meer aan- en afvoer van goederen via het water te doen.

18.3	Alleen de belangen van de kennelijk enige initiatiefnemer zijn meegewogen in het kader van de uitbreiding van OTB en de containerhaven. De ontwikkelingsbehoefte van het gebied, de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving is niet genoemd of afgewogen. Dat is opmerkelijk, want de ladder is in dit geval met name getoetst vanuit het provinciale beleid en met name in het kader van de Verordening Ruimte.	De ontwikkeling is getoetst aan de ladder en voldoet hier aan. Daarmee is aangetoond dat de ontwikkeling voorziet in de actuele regionale behoefte. De toekomstige ruimtebehoefte van de omgeving is niet afgewogen omdat hier geen concrete plannen voor zijn. Zoals ook aangegeven sluit de invulling van de locatie met watergebonden bedrijvigheid aan op de nieuwe beleidsvisie vanuit de gemeente en de provincie.
18.4	Uit de genoemde uitspraak van de Raad van State blijkt dat ook aspecten van regioafbakening moeten worden meegenomen.	In het behoefte onderzoek van STEC groep is uitgegaan van de regionale behoefte in Midden-Holland.
18.5	Tevens blijkt uit een recente uitspraak dat een gemeente die algemene bedrijfsbestemming in de vorm van een (uitbreiding van een) bedrijventerrein mogelijk wil maken die actuele behoefte aan dat bedrijventerrein dient te motiveren en niet kan volstaan met een onderzoek naar de behoefte van een specifiek bedrijf.	Indiener gaat er aan voorbij dat er met bestemmingsplan geen algemene bedrijfsbestemming wordt mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan gaat het om het weer toekennen van de juiste milieucategorie welke hoort bij de feitelijke bedrijfssituatie, zoals deze sinds jaar en dag op het bedrijventerrein plaatsvindt. Dit hoeft dan ook niet getoetst te worden met een onderzoek in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking. Tevens wordt de uitbreiding van OTB mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling voorziet in actuele regionale behoefte.
18.6	Er is onvoldoende onderbouwd dat voldaan is aan artikel 2.2.1 van de provinciale verordening inzake ruimtelijke kwaliteit nu het volgens de gemeente gaat om intensivering van nieuwe functies. Dat laatste is overigens niet geheel waar: het gaat blijkens het bepaalde in artikel 3.1. van de regels ook om nieuwe functies.	De provincie Zuid-Holland heeft het plan getoetst en heeft geen strijdigheid met de verordening geconstateerd. Zoals gesteld is het gebied op de kwaliteitskaart aangeduid als Watergebonden bedrijventerrein. Van nieuwe functies is geen sprake: op basis van de geldende bestemmingsplannen geldt reeds een bedrijvenbestemming voor het gebied Lekoevers, met uitzondering van de uitbreiding van OTB. De uitbreiding van de damwand/kade past binnen de aard en schaal van het gebied. Bovendien vinden de ontwikkelingen mede plaats in het kader van de ontwikkeling van de overnachtingshaven. In dat kader wordt een groot deel van het aanwezige landschap vergraven en wordt qua ruimtelijke kwaliteit aangesloten op hetgeen wordt gerealiseerd.
18.7	Gevraagd wordt hoe de conclusie kan worden getrokken dat aan de provinciale regels van de EHS wordt voldaan nu de locatie van de nieuwe kade in de EHS ligt.	Ten onrechte stellen indieners dat in de omgeving van OTB nog steeds natuurgebied zou zijn. De geactualiseerde Verordening Ruimte 2014 van de provincie is op 17 januari jl. in werking getreden. Op basis hiervan is er binnen het plangebied geen NNN-gebied meer aanwezig. Dit is inmiddels gecompenseerd en herbegrensd. In de plantoelichting dient deze nieuwe situatie nog te worden verwerkt
18.8	Gevraagd wordt waarom een overnachtingshaven door de binnenvaart niet te combineren zou zijn met woningbouw en recreatie. Dit in het licht van de tegenstrijdige beleidslijnen.	Niet alleen de economische crisis maar ook de komst van een overnachtingshaven, dat als een nationaal belang is aangeduid, hebben geleid tot gewijzigde planologische inzichten. In de gesprekken met Rijkswaterstaat is naar voren gekomen dat woningbouw in buitendijks gebied, gezien de <i>Beleidslijn Grote Rivieren</i> niet tot de mogelijkheden behoort. De ontwikkeling van recreatie of woningbouw is thans niet meer in beeld. Zoals ook aangegeven komt de gemeente beleidsvrijheid toe om deze

		ontwikkeling te faciliteren en mogelijk te maken, mits voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening. Het plan voldoet hier aan.
18.9	Gevraagd wordt waarom de gemeente zonder enige onderbouwing de provinciale wens van een watergebonden bedrijventerrein volgt. De gemeente bepaalt toch op grond van heersende ruimtelijke regels zoals de structuurvisie, wat de toekomstige ruimtelijke invulling is van een gebied? De afwezigheid van een actuele structuurvisie is kenmerkend. Er is alleen geluisterd naar toekomstwensen van bedrijven maar de wensen van direct omwonenden en andere belanghebbenden zijn niet gehoord.	Zoals bekend dienen bestemmingsplannen te voldoen aan provinciale verordeningen. De gemeente komt beleidsvrijheid toe, maar dient zich ook te houden aan provinciale regels. Het bestemmingsplan wordt hier op getoetst. Het ontbreken van een actueel strategisch kader laat onverlet dat de gemeente medewerking kan verlenen aan nieuwe planologische ontwikkelingen.
18.10	Er worden vragen gesteld over de laatste zin van paragraaf 3.4 van de toelichting. Over welk gemeentelijk beleid heeft men het hier? Bedoelt men de structuurvisie? In dat geval zijn de mogelijke afwijkingsmogelijkheden niet gemotiveerd. Is er nog ander relevant gemeentelijk beleid? Het voorgaande geldt ook voor het provinciale gemeentelijk beleid. In deze paragraaf is er niet over afwijkingsmogelijkheden gesproken. Artikel 2.2.1 dwingt een watergebonden bedrijventerrein niet af en ook al zou daar sprake van zijn dat betekent dat niet dat daarmee automatisch de in het ontwerp voorgestane ontwikkelingen met een hoge milieucategorie automatisch zouden zijn gewenst. Op dat aspect gaat de gemeente op geen enkele manier in.	Bedoeld wordt dat er feitelijk geen ander gemeentelijk beleid is dat de ontwikkeling in de weg staat. De tekst wordt ter verduidelijking aangepast.
18.11	In de toelichting en regels wordt de indruk gewekt dat de hogere milieucategorie alleen zou gelden voor de bedrijven OTB en de veevoederfabriek, maar dat klopt niet. Volgens indiener worden in de Staat van Bedrijfsactiviteiten alleen al ten aanzien van dienstverlening m.b.t. het vervoer, veel verschillende activiteiten met een bedrijfsactiviteit milieucategorie 4 en hoger mogelijk gemaakt. De stelling dat milieucategorie 4.2 als maximum geldt is derhalve onjuist.	De zienswijze wordt niet gedeeld. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een hulpmiddel bij het bestemmingsplan. De regels zijn juridisch leidend. De genoemde bedrijfsactiviteiten uit milieucategorie 4.2 van de Staat zijn dus niet allemaal toegestaan op basis van dit bestemmingsplan. Uitgangspunt is: algemene milieucategorie op de verbeelding en in de regels en waar nodig een maatbestemming met een verwijzing naar de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
18.12	Indiener betwist dat de woonwijk als gemengd gebied kan worden beschouwd. Dit is een rustige woonwijk en daarmee is in het ontwerp geen rekening mee gehouden.	Het gebied waarin de bedoelde woningen liggen is gesitueerd ten noorden van het buitendijkse bedrijventerrein. Concreet gaat het om het buurtschap Bergstoep. Dat gebied is vanwege de aanwezigheid van de bedrijvigheid langs de Dijklaan te beschouwen als gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, waaronder bedrijvigheid en sportvoorzieningen (tennisbanen). Derhalve is naar onze mening terecht de kwalificatie gemengd gebied gehanteerd.
18.13	De quick scan flora en fauna gaat vooral in wat er feitelijk gaat gebeuren. Wat niet genoemd wordt zijn de effecten na realiseren van de bestemmingen. In het rapport wordt de ruimtelijke vertaling in de vorm van bestemmingen naar ruimtelijke ontwikkelingen gemist. Als dat duidelijk is,	Het onderzoek is opgesteld door een onafhankelijk bureau. Het onderzoek is uitgevoerd conform de protocollen voor ecologieonderzoek. Er wordt daarom niet getwijfeld aan de kwaliteit van het rapport en de uitgangspunten die zijn gehanteerd.

	kunnen de effecten op flora en fauna alsmede gebieds- en soortenbescherming ten volle plaatsvinden.	
18.14	Het onderzoek van Ekoza gaat uit van verkeerde uitgangspunten. In de inleiding wordt gesuggereerd dat de overnachtingshaven nog moet plaatsvinden en dat de ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden daar een gevolg van zijn. Dat laatste staat niet vast en is in ieder geval in de toelichting van het ontwerp niet terug te vinden. In het onderzoek van Ekoza wordt met geen woord gerept over de quick scan flora en fauna behorend bij het bestemmingsplan overnachtingshaven.	Zie de reactie onder 18.13. OTB heeft de ontwikkeling met Rijkswaterstaat afgestemd.
18.15	Het onderzoek grijpt wel erg vaak terug naar eigen onderzoek uit 2014 in het kader van de overnachtingshaven. Dit laat het beeld ontstaan dat het bureau wel erg vaak terugverwijst naar eigen onderzoek naar beschermde soorten.	Zie de reactie onder 18.13.
18.16	De quick scan is onzorgvuldig op het gebied van vleermuizen aangezien deze zich nu in andere bomen in de omgeving kunnen bevinden. Uit het onderzoek uit 2014 kon niet worden uitgesloten dat vleermuizen in de inmiddels gekapte bomen voorkwamen. Dit is niet meegenomen in het onderzoek.	Zie de reactie onder 18.13.
18.17	Niet erkend is in het onderzoek dat de spindotterbloem kan verdwijnen als gevolg van de door OTB aan te leggen kade. Uit een onderzoek uit 2010 is gebleken dat deze voorkomt in het gebied.	Zie de reactie onder 18.13.
18.18	Gevraagd wordt waarom niet in het ontwerp is gekozen voor een natuurcompensatieplan, zoals bij de overnachtingshaven is gedaan. Door de voorgestane ontwikkeling zal het laatste stukje EHS en het natuurgebied De Gorzen definitief verdwijnen. De natuur wordt op geen enkele wijze gecompenseerd.	Ten onrechte stellen indieners dat in de omgeving van OTB nog steeds natuurgebied zou zijn. De geactualiseerde Verordening Ruimte 2014 van de provincie is op 17 januari jl. in werking getreden. Op basis hiervan is er binnen het plangebied geen NNN-gebied meer aanwezig. Het natuurgebied is inmiddels gecompenseerd en herbegrensd. In de plantoelichting dient deze nieuwe situatie nog te worden verwerkt.
18.19	Niet is aangetoond wat de effecten zijn op Natura2000 gebieden. Daarnaast is de quick scan van 2016 niet volledig want uit het onderzoek uit 2014 blijkt dat er nog meer Natura2000 gebieden in de directe omgeving van het plangebied liggen te weten: Broekvelden, Vettenbroek, Polder Stein en Boezems Kinderdijk. Deze gebieden zijn niet genoemd in de toelichting van het ontwerp en de quick scan. Het plan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en het zorgvuldigheidsbeginsel.	Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullende AERIUS berekening uitgevoerd teneinde de mogelijk significante effecten van de ontwikkeling op Natura2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie in beeld te brengen. Na berekeningen in AERIUS Calculator blijkt dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn (0,05 mol/ha/jr). De AERIUS-berekeningen worden opgenomen in het bestemmingsplan.
18.20	Niet staat vast dat een MER onderzoek niet nodig is vanwege de verwachte effecten op de omgeving. Beargumenteerd wordt dat er geen onderzoek aan ten grondslag ligt. Er is wel degelijk een toename van de geluidbelasting die in het geheel niet acceptabel is. Daarnaast ligt het gebied wel degelijk in de	Indiener gaat er aan voorbij dat uit paragraaf 4.2 blijkt dat een m.e.r. procedure niet noodzakelijk omdat de ontwikkeling van OTB onder de drempelwaarden blijft. Wel heeft een vormvrije m.e.r. beoordeling plaatsgevonden. Ingevolge het de nieuwe m.e.r. regelgeving, die per 7 juli

	invloedsgebieden van diverse Natura2000 gebieden. Er dient onderzoek te worden gedaan.	2017 is ingegaan dient voor stedelijke ontwikkelingen een m.e.r. beoordelingsbeslissing te worden genomen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal daarom expliciet een beslissing worden genomen dat een m.e.r. niet noodzakelijk is. De paragraaf over vormvrije m.e.r. wordt hierop aangepast.
18.21	Bovendien is geen rekening gehouden met de nieuwe Natuurbeschermingswet. De gemeente spreekt zich op dit punt tegen: enerzijds ligt het gebied niet in de invloedssfeer van een Natura2000 gebied, maar anderzijds moeten er wel mitigerende maatregelen worden genomen om soorten te beschermen. Om welke mitigerende maatregelen het dan gaat en welke soorten moeten worden beschermd is niet duidelijk.	Het onderzoek is uitgevoerd op 19 oktober 2016. Dit is vóór de inwerkingtreding van de Wet Natuurbescherming op 1 januari 2017. Het onderzoek flora- en fauna is destijds uitgevoerd op basis van toen geldende Flora- en faunawet. In paragraaf 4.10 zijn de resultaten van het onderzoek verwerkt. Daarbij is tevens getoetst aan het actuele kader van de Wet natuurbescherming. De conclusie van het flora en fauna onderdeel wijzigt niet als gevolg van de wetswijziging. Er is geen sprake van strijdigheid met de Wet natuurbescherming.
18.22	Het valt indiener op dat er voor de overnachtingshaven wel een MER procedure is doorlopen. De in het ontwerp mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen en uitbreidingen gaan veel verder dan deze overnachtingshaven.	Zoals aangegeven onder 18.20 valt de ontwikkeling die met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt - zijnde de uitbreiding van het bedrijf OTB – onder de drempelwaarden voor een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Naar aanleiding van de zienswijze onder 18.19 wordt de tekst in de paragraaf wel aangepast al het gaat om de ligging van het plangebied binnen de invloedssfeer binnen Natura2000 gebied.
18.23	Cultuurhistorische waarden zijn maar gedeeltelijk inzichtelijk gemaakt want er wordt alleen gesproken over het bedrijventerrein en de directe omgeving ervan. Over de cultuurhistorische waarden van de Dijklaan wordt bijvoorbeeld helemaal niets gezegd. Daarnaast kan geen ruimtelijke afweging worden terug gevonden in deze paragraaf.	De uitbreiding en verbreding van de damwand/kade heeft geen effecten op cultuurhistorische waarden. Dit is aangegeven in paragraaf 4.6 van de plantoelichting. De cultuurhistorische waardering van het plangebied is als matig gewaardeerd als gevolg van de grootschalige ontwikkelingen in de afgelopen decennia en het ontbreken van cultuurhistorische ankerpunten of cultuurhistorische monumenten. Er derhalve wel degelijk een ruimtelijke afweging gemaakt. De Dijklaan ligt buiten en het plangebied. De ontwikkeling van OTB ligt daarnaast op ruime afstand van de Dijklaan en heeft hier geen invloed op omdat deze niet wordt aangetast.
18.24	De conclusie bij luchtkwaliteit dat de beoogde ontwikkeling slechts een kleine toename van verkeer tot gevolg kan hebben is niet duidelijk nu een onderzoek naar verkeer ontbreekt.	Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen wordt een nadere onderbouwing ten aanzien van verkeer en luchtkwaliteit opgenomen in het bestemmingsplan.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid. - De tekst over de provinciale verordening inzake natuur wordt aangepast. - De paragraaf ecologie wordt aangevuld met de resultaten van de AERIUS berekening. De berekening wordt toegevoegd als bijlage bij het	

	bestemmingsplan. - De paragraaf vormvrije m.e.r. beoordeling wordt aangepast aan de recent in werking getreden wetgeving. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt een m.e.r. beoordelingsbeslissing genomen. - De zinsnede in paragraaf 3.4 wordt verduidelijkt.
--	---

19. Indiener 19		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
19.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze wordt hierna beantwoord.
19.2	Dergelijke industrieën liggen ruim binnen 200 m van ons perceel. Geplande loods en transport activiteiten liggen ongeveer 50 m van onze woning. Dat is ver over de norm die voor dergelijke activiteiten gelden, dus onaanvaardbaar.	Voor de beantwoording van de reactie wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2 en 2.19.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

20. Indiener 20		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
20.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze wordt hierna beantwoord.
20.2	Indiener is in 2015 verhuisd naar Bergambacht voor een veilige en een gezonde omgeving. Gevreesd wordt dat de uitbreiding van OTB een bedreiging vormt voor de omgeving. De toename van het vrachtverkeer zal de toch al onveilige situatie op de Lekdijk verslechteren. Bovendien vreest indiener voor de luchtvervuiling.	De uitbreiding van OTB is ruimtelijk inpasbaar. Dit is verantwoord in de plantoelichting. Er is geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een nader onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Hierin zijn de emissies berekend van fijnstof tijdens op- en overslag van stuifgevoelige goederen, verkeer van de scheepvaart dat de inrichting aandoet en mobiele werktuigen die binnen de inrichting worden ingezet. Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen wijziging en uitbreiding voldoet aan de luchtkwaliteitseisen van de wet milieubeheer. Er is weliswaar sprake van een toename in verkeersbewegingen, maar na de verbreding van de kade is het de bedoeling om een deel van het vertrekkend verkeer gebruik te laten maken van de uitrit via de nieuwe kade, waardoor er minder verkeer via de huidige in/uitrit vertrekt.

	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan: - De paragraaf luchtkwaliteit wordt uitgebreid met de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

21. Indiener 21		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
21.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze wordt hierna beantwoord.
21.2	De aanduiding van de aan de noordzijde van de Lekdijk Oost gelegen woningen als gemengd gebied strookt volgens indiener niet met de werkelijkheid. Slechts de door OTB aangekochte woning aan de zuidzijde (Lekdijk Oost 19) wordt nu plotseling als bedrijfswoning aangemerkt. Indiener vraagt zich af op grond van welke vergunning dit geschied.	De woningen die ten noorden van het bedrijventerrein in de kern Bergambacht liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Deze woningen liggen namelijk in de directe omgeving van het bedrijventerrein en in dit deel van de kern liggen naast deze woonfuncties ook bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, sportvelden en horecavoorzieningen. Ten opzichte van deze woningen worden dan ook de richtafstanden conform het omgevingstype 'gemengd gebied' gehanteerd. Ten aanzien van de bedrijfswoning wordt opgemerkt dat met dit bestemmingsplan de feitelijke situatie van de woning in acht wordt genomen, zijnde een bedrijfswoning behorende bij OTB.
21.3	Indiener wijst er op dat de uitbreiding van het bedrijf plaats dreigt te vinden op een terrein dat nooit een industriële bestemming heeft gehad, totdat indertijd een illegale bedrijfsactiviteit, namelijk een kleine hooidrogerij, door wijziging van het bestemmingsplan werd gelegaliseerd.	De reactie wordt niet gedeeld. Het gaat om een bestaand bedrijventerrein, dat sinds jaar en dag een bedrijfsbestemming heeft.
21.4	Het huidige voornemen is in tegenspraak tot een afwijzing enige jaren geleden van eerdere, minder belastende plannen voor woningbouw en recreatie mede op grond van erkende milieubezwaren.	Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven staat de beleidslijn uit de gemeentelijke structuurvisie haaks op de Provinciale visie op het gebied, dat uitgaat van een watergebonden bedrijventerrein. Een gemeenteraad komt te allen tijde de bevoegdheid toe op grond van gewijzigde planologische inzichten een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De structuurvisie is opgesteld door de toenmalige gemeente Bergambacht. Niet alleen de economische crisis maar met name de komst van een overnachtingshaven hebben geleid tot gewijzigde planologische inzichten. De ontwikkeling van een jachthaven en natuurontwikkeling is thans niet meer in beeld.
21.5	De uitbreiding van OTB is ongewenst en leiden tot minder woongenot en waardedaling van het onroerend goed.	De locatie Lekoevers is van oudsher een industrieterrein met watergebonden bedrijvigheid. Een bedrijf als OTB is dan ook passend op de locatie. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat ook na planrealisatie

		sprake is van een aanvaardbaar woon –en leefklimaat. Wanneer indiener denkt schade te ondervinden als gevolg van waardedaling van het onroerend goed kan een verzoek tot vergoeding van planschade worden ingediend bij de gemeente.
21.6	De door OTB aangeleverde verkeersbeweging zijn niet door de gemeente en milieudienst op juistheid getoetst.	Deze reactie wordt niet gedeeld. OTB heeft haar transportbewegingen inzichtelijk gemaakt aan de hand van meetgegevens van de weegbrug (externe wegingen) over de periode 2013 tot en met 2016. Daaruit blijkt dat de door OTB opgegeven aantallen een representatief beeld geven. Gemeente en Omgevingsdienst hebben deze gegevens gecontroleerd.
21.7	Indiener heeft twijfels over het aantal van 6.000 externe vrachtwagenbewegingen, gelet op waarnemingen vanuit de omgeving. Ook wordt getwijfeld aan het aantal interne vrachtwagenbewegingen. Indien het aantal interne verkeerbewegingen zich in gelijke mate verhoudt tot de externe, mag het totaal aantal huidige verkeersbewegingen geschat worden op maximaal 3.500 per jaar. Dit is slechts ¼ van het in het bestemmingsplan opgenomen aantal van 14.000 verkeersbewegingen. Onderzoek moet afwijken of sprake is van flagrante afwijking.	Uit mag worden gegaan van de gegevens van OTB. Waarnemingen vanuit de omgeving zijn niet representatief, nog afgezien van het feit dat omwonenden niet kunnen bepalen welk vrachtverkeer bestemming OTB heeft.
21.8	Indien de gegevens van OTB onjuist blijken te zijn dan zullen ook andere omgevingsaspecten niet in geringe mate, maar in grote mate toenemen.	Zoals aangeven geven de gegevens van OTB een representatief beeld.
21.9	Het terrein naast de bestaande bebouwing is in 2016 gerooid en in de afgelopen maanden met meer dan 10.000 m3 zand en puin opgehoogd. Bovendien is de dijsloot en de kreek naar de rivier gedempt en zal er nog meer demping moeten plaatsvinden om het beoogde uitbreidingsplan te kunnen realiseren. Het terrein wordt voor aanvang van de bestemmingsplanprocedure bouwrijp gemaakt. Voor de bouwactiviteit is naar weten van indiener geen Waterwet vergunning verleend. De vergunning had in ieder geval geweigerd moeten worden omdat deze in tegenspraak is met de Beleidslijn Grote Rivieren.	OTB heeft melding gedaan van het ophogen. OTB beschikt reeds over een vergunning van Rijkswaterstaat (Wbr-vergunning) waarin de benodigde watercompensatie verleend. Er is geen sprake van bouwrijp maken van de grond. Evenmin is sprake van bouwactiviteiten. Tegen illegale activiteiten treedt Rijkswaterstaat op.
21.10	Indiener vraagt welke rol de bestaande compensatie speelt (3528 m³ voor de verbrede kade) bij het gedogen van de zonder Waterwet vergunning uitgevoerde demping en ophoging.	Er loopt een handhavingstraject bij Rijkswaterstaat.
21.11	Verzocht wordt melding te doen bij Rijkswaterstaat van de plaatsgevonden dempingen of de nog uit te voeren dempingen.	De melding is bij Rijkswaterstaat bekend.
21.12	Verzocht wordt aan te geven met welke vergunning de reeds uitgevoerde n nog uit te voeren ophogingen zijn toegestaan. Danwel indien deze illegaal zijn handhavend op te treden of Rijkswaterstaat handhavend te laten optreden.	Zie de reactie onder 21.9.
21.13	Op de inloopavond van 16 mei 2013 over de overnachtingshaven is door de burgemeester en de wethouder verzekerd dat er geen verband bestond tussen het creëren van een overnachtingshaven door Rijkswaterstaat en eventuele uitbreidingsplannen van omliggende bedrijven. In de toelichting	De bedrijven wilde graag koppeling uitbreidingsplannen met de plannen voor overnachtingshaven. De gemeente wilde deze plannen loskoppelen en heeft dit ook zo gedaan. Het bestemmingsplan voor de overnachtingshaven is losgekoppeld van het bedrijventerrein Lekoevers. OTB heeft later contact

	van het plan staat dat een aantal bedrijven uitbreidingsplannen had, mede vanwege de aanleg van de overnachtingshaven. De gemeente was dus wel degelijk op de hoogte van de uitbreidingsplannen van de bedrijven, met namen OTB cq. Van Erk. Op de informatieavond op 3 april 2017 kon de wethouder zich van de toezegging niets herinneren. Verzocht wordt uitsluitsel te geven over deze gang van zaken voor, tijdens en na de voorlichtingsavond van 16 mei 2013 en het daarop volgende raadsbesluit van 25 juni 2013.	gezocht met Rijkswaterstaat om de ontwikkelingen ruimtelijk op elkaar af te stemmen
21.14	Indiener geeft de voorkeur aan openbare hoorzitting in plaats van vrijblijvende voorlichtings- en inloopavonden. Deze laatste missen hun doel.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan: - De paragraaf verkeer wordt uitgebreid aan de hand van de toekomstige verkeersbewegingen van OTB. - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

22. Indiener 22		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
22.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze wordt hierna beantwoord.
22.2	Vermoedelijke afstand vanaf bedrijvigheid +/- 28 meter.	Voor de zienswijzen over de VNG richtafstanden wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2 en 2.19.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

23. Veiligheidsregio Hollands Midden		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
23.1	De adviesbrief van 2 mei 2016 is correct verwerkt. Er zijn geen opmerkingen op de ruimtelijke onderbouwing.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Conclusie zienswijze De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

24. Indiener 24		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
24.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan: - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.	

25. Indiener 25		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
25.1	Het plan stoelt voor een groot deel op aannames en niet geverifieerde bedrijfsprognoses van OTB waardoor een rooskleurige voorstelling van zaken wordt gegeven. Het plan voldoet niet aan vigerende richtlijnen van de overheid. Het plan kan alleen al niet doorgaan omdat de voorgeschreven afstand tot woonhuizen niet kan worden nageleefd.	Uit mag worden gegaan van de gegevens van OTB. Deze geven een representatief beeld. Op basis van de onderzoeken blijkt daarnaast dat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving. Voor wat betreft de afstand inzake de richtafstanden wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2 en 2.19.
25.2	Het plan leidt tot een stapeleffect van mindere luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit is volgens longfonds.nl al matig. Hiervan wordt geen melding gedaan in het plan.	Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een nader onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Hierin zijn de emissies berekend van fijnstof tijdens op- en overslag van stuifgevoelige goederen, verkeer van de scheepvaart dat de inrichting aandoet en mobiele werktuigen die binnen de inrichting worden ingezet. Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen wijziging en uitbreiding voldoet aan de luchtkwaliteitseisen van de wet milieubeheer. Gegevens van het longfonds zijn niet bruikbaar in het kader van een bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan wordt getoetst aan de luchtkwaliteitseisen van de wet milieubeheer.
25.3	Er zijn voor het plangebied en directe omgeving extra nadelige effecten door activiteiten van al aanwezige bedrijven. Het plan leidt tot stapeling van lucht en milieuvervuiling.	De emissie van aanwezige bedrijven is in de rekenmodellen verwerkt. Inzichtelijk is gemaakt wat de bijdrage is als gevolg van de ontwikkeling. Daaruit blijkt dat dit binnen de norm blijft. Zie tevens de beantwoording onder 25.2.
25.4	Realisatie van de overnachtingshaven zal nog meer nadelige milieueffecten opleveren door o.a. gebruik van aggregaten, generatoren en motoren omdat walstroomvoorzieningen ontbreken.	De overnachtingshaven maakt geen onderdeel uit van het plan. Hiervoor is reeds een afzonderlijk bestemmingsplan vastgesteld. Daarin is de ruimtelijke inpasbaarheid aangetoond.
25.5	Toename begroot op een economische ondergrens van 30.000 handlings per jaar is not done in dit aan woonhuizen grenzende plangebied.	Het betreft een ongemotiveerde zienswijze. Uit de onderzoeken blijkt immers dat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving. Het aantal handlings per jaar leidt niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.
25.6	De aanname dat het gaat om een gemengd woon/industriegebied is niet juist. Er is sprake van een duidelijke scheiding: de dijk.	Zie de reactie onder 18.12

25.7	Een MER procedure heeft niet plaatsgevonden om onduidelijke redenen.	Indiener gaat er aan voorbij dat uit paragraaf 4.2 blijkt dat een m.e.r. procedure niet noodzakelijk is omdat de ontwikkeling van OTB onder de drempelwaarden blijft. Wel heeft een vormvrije m.e.r. beoordeling plaatsgevonden. Ingevolge het de nieuwe m.e.r. regelgeving, die per 7 juli 2017 is ingegaan dient voor stedelijke ontwikkelingen een m.e.r. beoordelingsbeslissing te worden genomen. Deze wetswijziging is in werking getreden nadat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Omdat er overgangswetgeving ontbreekt maken wij de keuze om niet alsnog een m.e.r. beoordelingsbeslissing te nemen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal daarom expliciet een beslissing worden genomen dat een m.e.r. niet noodzakelijk is. De paragraaf over vormvrije m.e.r. wordt hierop aangepast.
25.8	Het is een vereiste dat de huidige milieu en luchtkwaliteit in het plangebied nauwkeuriger wordt gemeten.	Zie de reactie onder 25.2.
25.9	Het plan onttrekt door ophogingen vele duizenden cum water uit het areaal van de Lek. Er wordt weliswaar gesproken over compensatie elders, maar dat kan niet als blijkt dat bij de eindstreep vreemd genoeg toch geen 'extra' ruimte is gecreëerd.	Zoals aangegeven in paragraaf 4.13 zijn er watercompenserende maatregelen genomen bij de Groote Zaag in Krimpen aan de Lek. Op deze locatie is bij het Kaderrichtlijn Water project De Zaag een kreek gegraven en is er water gecreëerd.
25.10	Als gevolg van ophogingen, de bouw van de loods en vrachtwagenbewegingen zullen zettingen van de dijk schade veroorzaken aan de dijk zelf, die met gemeenschapsgeld weer gerepareerd kan worden maar ook bij aan de dijk liggende woningen. Ten koste van wie?	Rijkswaterstaat het Hoogheemraadschap hebben aangegeven akkoord te zijn met het bestemmingsplan. Gezien de ligging aan de dijk en in de waterkering is voor bouwwerkzaamheden een extra vergunning nodig. In dat kader wordt nogmaals getoetst of de ontwikkeling invloed heeft op de stabiliteit van de dijk.
25.11	Demping van de dijksloot versterkt dit effect. Bij de dijkversterking BAS werd deze dijksloot nog noodzakelijk voor het waterbeheer bevonden. Het zou er zowaar op gaan lijken dat de zware binnendijks geslagen damwanden bij de dijkversterking BAS nu voor een deel door kademuren in de Lek en uitbreiding van de kade worden gedoubleerd. Indiener vraagt hoe het zit met structurele planning. Nadere studie van het BAS dijkversterking project beginnend met Startnotitie 3 oktober 2003 geeft saillante punten aan binnen de dijkvakken aangeduid met F1 en F/2.	Zie de reactie onder 25.10.
25.12	Indiener geeft aan planschade te ondervinden door waardedaling van de woning. Indiener maakt melding dat nu al schade wordt geleden omdat kopers van het perceel met de bestemming wonen bij huisnummer 38 de afwikkeling vanwege het plan hebben stilgezet.	Wanneer indiener denkt schade te ondervinden als gevolg van waardedaling van het onroerend goed kan een verzoek tot vergoeding van planschade worden ingediend bij de gemeente.
25.13	Indiener vraagt of er al functionele afspraken gemaakt zijn tussen het gemeentelijke plan en de overnachtingshaven nu duidelijk uit paragraaf 1.1 blijkt dat er een relatie tussen de plannen bestaat.	De bedrijven wilde graag koppeling uitbreidingsplannen met de plannen voor overnachtingshaven. De gemeente wilde deze plannen loskoppelen en heeft dit ook zo gedaan. Het bestemmingsplan voor de overnachtingshaven

		is losgekoppeld van het bedrijventerrein Lekoevers. OTB heeft later contact gezocht met Rijkswaterstaat.
25.14	Paragraaf 1.4 stelt dat er 'zekerheid' is voor bewoners. Dat is niet juist.	De reactie wordt niet gedeeld. De rechtszekerheid is geborgd door een gedetailleerd bestemmingsplan dat recht doet aan zowel de bestaande bedrijven als de woonomgeving. Dit blijkt uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd alsmede de voorgestelde bestemmingslegging met maatbestemmingen.
25.15	Paragraaf 2.2 stelt dat natuurgebied De Gorzen zou verdwijnen. Feit is dat De Gorzen in de afgelopen jaren door werkzaamheden en al dan niet gecontroleerde ophogingen van het perceel totaal zijn verdwenen. Alle ecologische waarden zijn al lang vernietigd. Het EKOZA rapport constateert daarom wonderbaarlijk genoeg dat op deze locatie, een snipper genoemd, geen waardevolle ecologische zaken zijn te vinden. De aanleg van de nieuwe haven vernietigt terloops alle resterende ecologische waarden binnen het plangebied.	Bedoeld is inderdaad de snipper die overbleef na realisatie van de overnachtingshaven. Inmiddels maakt deze geen onderdeel meer uit van de ecologische hoofdstructuur. Wel heeft elders compensatie plaatsgevonden. Zie ook de beantwoording onder 7.3. De tekst zal op dit punt dan ook geactualiseerd worden.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van bestemmingsplan: - De paragraaf verkeer wordt aangevuld aan de hand van de toekomstige verkeersbewegingen van OTB. - De paragraaf luchtkwaliteit wordt uitgebreid met de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De paragraaf vormvrije m.e.r. beoordeling wordt aangepast aan de recent in werking getreden wetgeving. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt een m.e.r. beoordelingsbeslissing genomen. - De tekst over de provinciale verordening inzake natuur wordt aangepast.	

26. Indiener 26		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
26.1	De zienswijze is gelijklopend met zienswijze 2 en is aangevuld met een persoonlijke zienswijze.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2. De beantwoording van de persoonlijke zienswijze wordt hierna beantwoord.
26.2	Bezwaar tegen 24/7 activiteiten, waardoor hinder en overlast kan ontstaan in avonden en weekenden.	De werkzaamheden van OTB vinden niet op zondag plaats. Daarnaast starten de werkzaamheden vroeg in de ochtend, namelijk om 6 uur. Voor de beantwoording van deze reactie wordt tevens verwezen naar de reactie onder 1.7.
	Conclusie zienswijze De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen van bestemmingsplan: - De paragraaf verkeer wordt aangevuld aan de hand van de toekomstige verkeersbewegingen van OTB. - De paragraaf luchtkwaliteit wordt uitgebreid met de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderzoek wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. - Er wordt een nieuwe paragraaf toegevoegd met betrekking tot geurhinder. Het onderzoek geurhinder wordt als bijlage opgenomen bij de	

	toelichting van het bestemmingsplan. - De paragraaf bedrijven en milieuhinder wordt aangevuld met de aanvullingen uit het akoestisch onderzoek. Het aanvullende onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. - De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt uitgebreid.
--	---