

Responsnota bestemmingsplan “Wegensteunpunt Zevenaar”

Gemeente Zevenaar

afdeling	Ruimtelijke ontwikkeling
auteur(s)	Ard Schenk
datum	10 november 2020
versie	1
status	vrijgegeven door college

Inhoud

Inleiding	3
Zienswijzen	4
Reactie zienswijzen	5
Ambtshalve wijzigingen	18



Inleiding

In deze nota geeft de raad haar standpunt op de ingekomen zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan “Wegensteunpunt Zevenaar”.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft met ingang van 23 juli 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn twee zienswijzen ontvangen.

Zienswijzen

Binnengekomen zienswijzen:

1. Banning advocaten, namens de heer @@@@ wonende aan de Steegseweg 32 te 7037 CM Beek.
De zienswijze is ontvangen op 31 augustus 2020.
2. Vereniging tot behoud van natuurmonumenten in Nederland.
Deze zienswijze is ontvangen op 31 augustus 2020.

Beide zienswijzen zijn binnen de daarvoor bepaalde termijn ontvangen.



Reactie zienswijzen

Zienswijze van Banning advocaten, namens de heer @@@@ wonende aan de Steegseweg 32 te 7037 CM Beek.

Opposant, is eigenaar van het NSW landgoed gelegen rond zijn woning aan de Steegseweg 32 te Beek. Het landgoed grenst aan het plangebied Wegensteunpunt Zevenaar.

Zienswijze op gebied van geluid

1. Reclamant vreest dat de extra activiteiten die onderhevig bestemmingsplan op deze locatie wil toelaten wel zullen leiden tot een aantasting van zijn woon- en leefklimaat. Waarbij het met name steekt dat deze aantasting relatief eenvoudig zou zijn te voorkomen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een geluidswal of scherm. Reclamant voert aan dat het akoestisch onderzoek onvoldoende is en voert daarvoor aan dat in de 1e plaats de piekgeluiden buiten beschouwing worden gelaten. In de 2e plaats wordt geen aandacht besteed aan de cumulatie van geluid tussen enerzijds het steunpunt en anderzijds het bestaande wegverkeer. In de 3e plaats wordt voor de vrachtwagens en strooiwagen gerekend met een bronvermogen van 99 dB(A). Dat is voor vrachtwagens niet realistisch. In de 4e plaats zijn de ingevoerde bedrijfstijden niet realistisch en in de 5e plaats is er in het geheel geen onderzoek verricht naar de geluidemissie die samenhangt met het gebruik van de ventweg die vanuit het westen naar het plangebied loopt. Datzelfde geldt overigens voor de stikstofemissie vanwege ditzelfde gebruik. Als onderbouwing wordt productie 1 van AV Consulting als reactie op het akoestisch rapport overgelegd.

Reactie van de gemeente

Ten aanzien van 'In de 1^e plaats':

De piekgeluiden zijn voor de melding Activiteitenbesluit uitgesloten van toetsing op basis van artikel 2.22 van het Activiteitenbesluit. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan kan dit wel in de beoordeling betrokken worden. Hiertoe zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd (zie voor uitgangspunten 2.1.1 Notitie 'Reactie zienswijzen geluid, Witteveen+Bos, 2020'). De berekeningen leiden tot de volgende resultaten:

Tabel 1 Resultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Punt	Omschrijving	hoogte (m)	Geluidsniveau in dB(A) *		
			Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
1a	Steegseweg 32	1,5	56/70/--		
1b	Steegseweg 32	4,5		58/65/--	58/60/--

* Berekende waarde / gangbare maximale waarde / overschrijding.

Uit de tabel blijkt dat er geen overschrijdingen optreden van de gangbaar vergunbare waarden van 70/65/60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Hierdoor kan een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd worden.

Ten aanzien van 'In de 2^e plaats':

Er wordt aangegeven dat er geen cumulatieve effecten beoordeeld zijn ten gevolge van het LPG station en het wegverkeer. Intussen is besloten dat dit LPG station geen onderdeel meer uitmaakt van het bestemmingsplan en niet gerealiseerd zal worden. Het is daarom verder niet noodzakelijk in te gaan op cumulatie met het LPG station.

Wat rest is de cumulatie van het geluid van de snelweg. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld aan de hand van het geluidsregister wegverkeer van Rijkswaterstaat. Er wordt gerekend met de vastgestelde plafondcorrectie van 1,5 dB. Dit betreft de vergunde situatie en is dus een worst case inschatting.

De rijlijnen zijn met gelijke intensiteiten doorgetrokken over de grens, de Duitse snelweg 3 richting Oberhausen. Wat hier is gewijzigd is de plafondcorrectie, deze wordt niet toegepast. Omdat in Duitsland geen ZOAB gelegd wordt, wordt hier gerekend met een referentiewegdek. Ten slotte is ook de rijsnelheid van personenwagens aangepast, omdat in Duitsland een adviessnelheid van 130 km/u geldt. Dit is volgens de Nederlandse methode gemodelleerd als 121 km/u.

Uit de resultaten blijkt dat op de hoogte van 4,5 meter, die ook gebruikt wordt in de nachtperiode voor industrielawaai, de Lden 54 dB bedraagt.

De methode om geluid te cumuleren en vervolgens de resultaten te kwalificeren worden toegelicht in 2.2 van de Notitie 'Reactie zienswijzen geluid, Witteveen+Bos, 2020', zoals opgenomen als bijlage 1 bij deze Responsnota. De hierin weergegeven cumulatie toont dat na realisatie van het wegensteunpunt de situatie met 1 dB toeneemt. De zwaarstwegende component in de cumulatie is het wegverkeerslawaaï van de snelweg. Door de toename van 1 dB schuift de woning 1 klasse op van 'redelijk' naar 'matig'. Gezien deze cumulatie maar ongeveer 10% van de dagen per jaar voorkomt (alleen op strooidagen, gedurende de winterperiode wanneer ramen en duren over het algemeen gesloten blijven), een verschil van 1 dB niet waarneembaar is met het menselijk oor én het maatschappelijk belang van zout strooien erg groot is, wordt dit acceptabel geacht.

Ten aanzien van 'In de 3^e plaats':

De bronvermogens van de vrachtwagens zijn gebaseerd op de publicatie 'Geluidemissie van langzaam rijdende vrachtwagens' van Peutz van maart 2019. In deze publicatie zijn metingen verricht aan vele vrachtwagenbewegingen en deze zijn daarmee representatief. Rijkswaterstaat geeft aan dat de vrachtwagens die zout strooien in feite normale vrachtwagens zijn en geen ander geluid emitteren. Het in het onderzoek aangehouden bronvermogen van 99 dB(A) wordt daarom juist geacht.

Ter informatie hebben is nog wel berekend wat de resultaten zijn wanneer een bronvermogen van 103 dB(A) gehanteerd wordt, zoals aangegeven in de zienswijze. Ter plaatse van de woning aan de Steegseweg 32 stijgt het geluidsniveau in de maatgevende nachtperiode van 39,2 dB(A) naar 39,5 dB(A). Met een ons inziens te hoog bronvermogen wordt dus nog steeds voldaan aan de grenswaarde van 40 dB(A) in de nachtperiode.



Ten aanzien van 'In de 4^e plaats':

Bedrijfstijden

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft Rijkswaterstaat navraag gedaan naar het laden van de zoutwagens. De vrachtwagens parkeren op korte afstand van de zoutloods en worden door de shovel geladen vanuit de zoutloods. Het laden van een vrachtwagen geschiedt met slechts enkele scheppen zout door de shovel. Gemiddeld duurt dit 6 minuten per vrachtwagen. Aangezien er op de representatieve dag acht vrachtwagens rijden duurt dit 48 minuten, oftewel 0,8 uren.

Bronhoogte shovel

Verder wordt met betrekking tot de shovel nog de bronhoogte van 1,2 meter opgemerkt. Dit zou te laag zijn. De bronhoogte is sterk afhankelijk van de uitvoering. Wij kunnen ons er in vinden dat 1,2 meter wellicht te laag is en derhalve is een extra berekening uitgevoerd waarin een bronhoogte van de aangegeven 1,8 meter aangehouden wordt. Ter plaatse van de woning aan de Steegseweg 32 daalt hierdoor het geluidsniveau in de maatgevende nachtperiode van 39,2 dB(A) naar 39,1 dB(A) en is dus nog steeds lager dan de grenswaarde van 40 dB(A).

Achteruitrijdsignalering

Rijkswaterstaat heeft uitgezocht of en hoe achteruitrijdsignalering plaatsvindt. Aan de aannemers wordt als eis gesteld dat hun voertuigen niet voorzien zijn van een piep als signalering, maar door een generator van witte ruis. Dit geldt ook voor de shovel. De eis is dat deze generator een bronvermogen heeft van maximaal 97 dB(A). Omdat het ruis betreft, is er geen sprake van een tonale geluidsbron. Van een eventuele tonaliteitstoeslag is dan ook geen sprake.

Om het effect te berekenen, rijdt elke vrachtwagen en de shovel in het model een stuk achteruit. Ter plaatse van de woning aan de Steegseweg stijgt hierdoor het geluidsniveau in de maatgevende nachtperiode van 39,2 dB(A) naar 39,4 dB(A) en is dus nog steeds lager dan de gangbare grenswaarde van 40 dB(A).

Ten aanzien van 'In de 5^e plaats':

Het verkeer op de Ventweg zou beoordeeld moeten worden als indirecte hinder. Het wegensteunpunt maakt echter geen gebruik van deze ventweg, maar van de snelweg. Wel kan het aankomende en vertrekkende verkeer van en naar de A12 beoordeeld worden als indirecte hinder. Gezien de afstand tot de betreffende woning en het geluid afkomstig van de A12, zullen de bewegingen waarschijnlijk niet hoorbaar, laat staan herkenbaar zijn als horende bij de inrichting. Dit laatste is een belangrijk aspect voor de beoordeling van indirecte hinder. Wij zijn daarom van mening dat dit terecht niet onderzocht is.

Ter informatie zijn toch berekeningen uitgevoerd aan indirecte hinder. Berekeningen aan indirecte hinder leiden in de maatgevende nachtperiode tot een geluidsniveau van 24 dB(A) op de gevel van Steegseweg 32. Dit is ruimschoots lager dan de voorkeursgrenswaarde van 40 dB(A) voor de nachtperiode.

Stikstofdepositie en GNN

Wat betreft de bescherming van het GNN-gebied wordt opgemerkt dat het plangebied buiten de begrenzing van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) ligt. De provincie hanteert geen externe werking als het

gaat om het GNN. Voor het plangebied geldt daarmee geen beperkende bepalingen vanwege de ligging naast GNN. Ook het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op landelijk niveau geregeld is (artikel 2.10), gaat ervan uit dat toetsing enkel betrekking heeft op ontwikkelingen binnen het NNN gebied zelf. Toetsing aan NNN is daarmee dus niet aan de orde. Aanvullend wordt nog opgemerkt dat de NNN-gebieden niet zijn opgenomen in de landelijk voorgeschreven stikstofberekeningstool Aerius Calculator.

Ten aanzien van overige punten uit Productie 1:

Bedrijven en milieuzonering

Wegensteunpunten van Rijkswaterstaat hebben geen specifieke code binnen de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Verwacht wordt dat, mede op basis van uitspraak 201208016/1/T1/R1 van de Raad van State uit 2013, de milieucategorie maximaal 3.1 bedraagt. Hierbij hoort een richtafstand van 50 meter. De afstand van de woning Steegseweg 32 tot het wegensteunpunt bedraagt circa 160 meter en ligt dus ruim buiten de invloedssfeer van het wegensteunpunt.

Best beschikbare technieken / aanleggen geluidscherm of geluidwal

Bij het ontwerp van het wegensteunpunt is rekening gehouden met het voorkomen van geluidshinder in de omgeving. Zo bevindt de zoutloods, waar de meeste activiteiten plaatsvinden, zich in de noordwesthoek van de inrichting.

Verder stelt Rijkswaterstaat als eis aan de aannemers dat de vrachtwagens voorzien van een achteruitrijdsignalering van witte ruis in plaats van een vaak gebruikte pieptoon. De ruis heeft een lagere emissie en is door het brede geluidsspectrum ook minder of zelfs niet herkenbaar bij de woning aan de Steegseweg 32. Er is dus ook geen sprake van eventuele hinderlijke tonaliteit.

De gebouwen op het terrein van de inrichting hebben ten slotte nog een afschermd werking voor het verkeerslawaaï van de A12. Dit betekent dat het ten oosten van de A12 vanwege deze snelweg stiller wordt. Aan de overzijde van de A12 bevinden zich nabij geen woningen.

Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de beste beschikbare technieken. Uit de berekeningen blijkt dat voldaan wordt aan de gangbare grenswaarde van 40 dB(A) in de nachtperiode. Het eventueel verder reduceren van de geluidsimmissie door bijvoorbeeld een ingrijpende maatregel als een wal of scherm achten wij daarom niet doelmatig c.q. levert ons inziens daarom geen winst op voor het milieu.

Omgevingsgeluid bij woning Steegseweg 32

In het rapport van AV Consult wordt nog het referentieniveau van het omgevingsgeluid aangehaald. Dit is als volgt gedefinieerd: Het referentieniveau van het omgevingsgeluid is de hoogste waarde van het niveau van:

- Of het omgevingsgeluid, dat 95% van de tijd overschreden wordt (L₉₅), exclusief de bijdrage van niet-omgevingseigen geluidsbronnen, en exclusief de bijdrage van de te beoordelen geluidsbronnen.
- Of het equivalente geluidsniveau (L_{Aeq}) van het wegverkeer vermindert met 10 dB. Voor de nachtperiode worden alleen verkeerswegen meegerekend voor zover die een verkeersintensiteit hebben van meer dan 500 motorvoertuigen per nacht.

In de zienswijze wordt ervan uitgegaan dat het tweede getal hoger is dan het eerste, maar dat is allerm minst zeker. Gezien de afstand tot de Rijksweg van circa 350 meter, verwachten wij dat het verkeerslawaaï



weinig fluctueert en daardoor een vrij constant karakter heeft. Hierdoor zal het L₉₅ dichtbij de gemiddelde waarde liggen, waardoor deze bepalend is voor het referentieniveau van het omgevingsgeluid. Wij verwachten dat het achtergrondgeluid eerder is aan te merken als 'woonwijk in de stad'. Gezien de L_{den} van 54 dB vanwege de snelweg is een waarde van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau een goed uitgangspunt om een goed woon- en leefklimaat te garanderen.

Samenvoegingen in model

Ter informatie is nog een model gemaakt met daarin de aanpassingen van:

- Het te hoge bronvermogen voor vrachtwagens van 103 dB(A);
- De bronhoogte van de shovel op 1,8 meter;
- De achteruitrijdsignalering.

Ter plaatse van de woning aan de Steegseweg 32 stijgt het geluidsniveau in de maatgevende nachtperiode van 39,2 dB(A) naar 39,8 dB(A). Met een ons inziens te hoog bronvermogen voor vrachtwagens en de twee andere wijzigingen wordt dus nog steeds voldaan aan de grenswaarde van 40 dB(A) in de nachtperiode. Daarnaast is het berekende verschil van 0,6 dB(A) een met het menselijk oor niet waarneembaar verschil.

Conclusie

De zienswijze is op dit punt op dit punt ongegrond.

Zienswijze op het gebied van stikstof

2. Naar de mening van reclamant is de berekening onjuist en is er wel een vergunningplicht. Omdat niet zeker is of die vergunning kan worden verleend is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan onvoldoende vastgesteld. In de 1e plaats is het niet realistisch om uit te gaan van toepassing van STAGE IV materiaal. In de 2e plaats wordt gerekend met 31 strooiacties per jaar. Uit de gegevens van het KNMI blijkt echter dat er in de periode 2000 2019 gemiddeld 84 dagen per jaar zijn met zodanige temperaturen dat strooiacties noodzakelijk zijn. In de 3e plaats worden de Duitse Natura 2000 gebieden geheel buiten beschouwing gelaten. En dat zijn de meest nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Er wordt getoetst aan het Nederlandse Natura 2000 gebied Rijntakken dat op circa 3 km afstand ligt. Maar op circa 1 km afstand liggen Duitse Natura 2000 gebieden (Knausheide).

Reactie van de gemeente

Ten aanzien van '**In de 1e plaats**':

Stage IV materieel is opgenomen in het bestek. De aannemer moet zich hier dus aan houden of met een alternatief voorstel komen dat ook voldoet aan de stikstofuitstoot eisen.

Ten aanzien van '**In de 2e plaats**':

Met het oog op de veiligheid en doorstroming van het verkeer wil Rijkswaterstaat het ontstaan van gladheid door winterse omstandigheden zoveel mogelijk voorkomen. De gladheidbestrijding is daarom een belangrijke taak van Rijkswaterstaat. Bij kans op gladheid strooit RWS preventief zout om deze

snelwegen veilig te houden. Vanuit het nieuwe steunpunt Zevenaar (Babberich) wordt $\pm 1,8$ miljoen m² areaal wegdek gedurende het strooiseizoen (oktober-april) gemonitord en beheerd.

Besluitvorming om preventief of curatief over te gaan tot actie is een complex proces. Het landelijk dekkend Gladheidsmeldsysteem (GMS) waarschuwt automatisch wanneer er kans op gladheid ontstaat. Dit systeem meet met sensoren in de weg onder andere de temperatuur van het wegdek, luchtvochtigheid en het zoutgehalte op de weg. Op basis van informatie uit het GMS en de weersverwachting besluit Rijkswaterstaat wel of niet te gaan strooien. Tussen het moment dat er besloten is om te gaan strooien en het moment dat de wegen gestrooid zijn, ligt ongeveer 2 uur.

Het aantal gehanteerde strooiacties van 31 is gebaseerd op de verwachtingen, waarbij duidelijk is dat het aantal strooiacties de laatste jaren steeds verder afneemt en in die afname ook een zekere continuïteit zit. Besloten is echter om toch conservatiever te gaan zitten door het aantal strooiacties af te stemmen op het gemiddelde aantal strooiacties van de afgelopen 4 jaren:

- 2016 – 2017: 58 strooiacties
- 2017 – 2018: 46 strooiacties
- 2018 – 2019: 42 strooiacties
- 2019 – 2020: 21 strooiacties

Op basis van deze vier jaar is besloten om voor het bepalen van de stikstofdepositie te rekenen met 42 (gemiddeld 41,75) strooiacties. Voor de akoestische berekening maakt het in principe niet uit, omdat daarin uitgegaan wordt van de representatieve situatie. Dit is de maximale situatie die minimaal 12 keer per jaar voorkomt. Deze maximale situatie is in beeld gebracht.

Ten aanzien van 'In de 3e plaats':

Het Stikstofdepositieonderzoek is inmiddels opnieuw uitgevoerd, mede naar aanleiding van het verschijnen van een nieuwe Versie van het rekenprogramma Aeries Calculator (versie 2020). Tevens is het onderzoek uitgebreid met een toetsing van de relevante Duitse Natura 2000 gebieden. Daaruit blijkt dat de laagst denkbare drempelwaarde voor de kritische depositie waarde voor het meest gevoelige habitatype in Duitsland 400 mol N/ha/jaar bedraagt. De berekende depositie bij de rekenpunten bedraagt voor de bouwphase met elektrische kraan maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Deze waarde ligt zo ver onder de Irrelevanzschwelle dat mogelijk significante negatieve effecten door de stikstofdepositie op voorhand zijn uit sluiten.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond in die zin dat in de berekening voor stikstofdepositie het aantal strooiacties is opgehoogd van 31 naar 42.

Zienswijze op het gebied van rechtszekerheid

3. Reclamant mist de definitie van wegensteunpunt. Daarmee voldoet het bestemmingsplan niet aan de eisen van rechtszekerheid. Een definitie van de functies waarvoor het wegensteunpunt is bedoeld kan niet worden gemist.

Reactie van de gemeente

Zaaknummer 368597



In het vigerende bestemmingsplan wordt evenmin een begripsbepaling voor een wegensteunpunt geformuleerd. Ter verheldering van hetgeen dit wegensteunpunt omvat wordt de volgende definitie opgenomen in de regels van het bestemmingsplan: "Een locatie waar operationele activiteiten plaatsvinden en voorzieningen aanwezig zijn gericht op gladheidsbestrijding en incidentmanagement in het kader van de uitvoering van publieke taken."

Conclusie

De zienswijze is op dit onderdeel gegrond. In artikel 1 van de regels zal de begripsomschrijving van wegensteunpunt, als voormeld, worden opgenomen.

Zienswijze op het gebied van ladder duurzame verstedelijking

4. Reclamant constateert dat het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om snelweggerelateerde voorzieningen te realiseren, zoals een wegrestaurant. Feitelijk zijn deze voorzieningen niet aanwezig. Planologisch wel. Het voorgaande bestemmingsplan Buitengebied Zevenaar Noord 2018 bevat dezelfde gebruiks- en bouw mogelijkheden en datzelfde geldt voor de daaraan voorafgaande Beheersverordening van 25 september 2013. Omdat de mogelijkheden gedurende lange tijd niet gebruikt zijn is reclamant van mening dat deze ongebruikte gebruiks- en bouw mogelijkheden uit het bestemmingsplan dienen te worden geschrapt.

Reactie van de gemeente

Op het (parkeer-)terrein is lange tijd een ('snelweggerelateerde') horecavoorziening (wegrestaurant) voorzien. Deze ontwikkeling is tot op heden niet gerealiseerd. Aangegeven wordt om nogmaals een inspanning te doen voor de ontwikkeling van een (snelweg-)verzorgingsplaats en invulling te geven aan een snelweggerelateerde horecavoorziening. Wij zijn van mening dat de locatie (nog steeds) geschikt is voor een verzorgingsplaats en invulling met snelweggerelateerde activiteiten en voorzieningen. De realisatie van een wegrestaurant op deze locatie was ook al mogelijk.

Conclusie

De zienswijze is op dit punt op dit punt ongegrond.

Zienswijze LPG tankstation/ladder duurzame verstedelijking/externe veiligheid

5. Het ontwerp- bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om een tankstation op te richten waar ook LPG mag worden getankt. Deze bouw mogelijkheden zijn nieuw en komen niet voor in het vigerende Bestemmingsplan Buitengebied Zevenaar Noord. Naar de mening van reclamant dient deze functieaanduiding geschrapt te worden. In de 1e plaats heeft er geen onderzoek plaatsgevonden naar externe veiligheid. In die 2e plaats heeft er geen onderzoek plaatsgevonden naar de geluids-, en lichthinder, stikstof effecten en dergelijke waarbij ook de cumulerende effecten met de snelweg en met de zoutop- en overslag in de conclusies moeten worden betrokken. In de 3e plaats dient hier de toets aan de ladder duurzame verstedelijking plaats te vinden. Het gaat immers om bouw mogelijkheden voor een nieuwe functie waarin het voorgaande bestemmingsplan niet voorzag. Daarnaast constateert reclamant dat op korte afstand van de onderhavige locatie meerdere tankstations liggen, ook tankstations die direct vanaf de snelweg te

bereiken zijn. Dat betekent dat er naar verwachting geen behoefte bestaat aan nog een tankstation. Het is in strijd met artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening om dan nieuwe bouw mogelijkheden in een bestemmingsplan op te nemen. Eveneens is het in strijd met dit artikel om de toets aan de ladder duurzame verstedelijking niet uit te voeren. Op grond hiervan verzoekt reclamant om onderhevig bestemmingsplan niet verder in procedure te brengen, althans niet ongewijzigd.

Reactie van de gemeente

Het klopt dat op een klein gedeelte van het bestemmingsplan de verkoop van brandstoffen mogelijk wordt gemaakt. Deze mogelijkheid was niet opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied Zevenaar Noord en had hier ook niet opgenomen mogen zijn. Deze mogelijkheid zal verwijderd worden. Het plan zal op dit onderdeel gewijzigd worden vastgesteld. Wel staat binnen het bewuste bouwvlak een toiletvoorziening. Deze moet wel mogelijk blijven.

Conclusie

De zienswijze is op dit onderdeel gegrond. Artikel 3.1 onder g "verkooppunt motorbrandstoffen met LPG" zal komen te vervallen. Aan artikel 3.1 wordt toegevoegd dat de sanitaire voorzieningen uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de betreffende aanduiding. Onder artikel 3.2.2. zal een sub c worden toegevoegd waarin staat opgenomen dat binnen de aanduiding er een toiletvoorziening is toegestaan van max 100 m² en een maximale hoogte van 5 meter. Ook de verbeelding wordt hierop aangepast.



Zienswijze van Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten.

Natuurmonumenten is eigenaar van landgoed de Byvanck in Beek. De Byvanck is een landgoed met zeer hoge natuurwaarde en historische waarde. Natuurmonumenten heeft ernstige bezwaren tegen het ontwikkelen van een wegensteunpunt, verkooppunt motorbrandstoffen en snelweg gerelateerde voorzieningen op de onderhavige locatie. Zij onderbouwt dit met de punten.

Zienswijze op gebied van landschappelijke impact.

1. Landgoed de Byvanck is een historisch landgoed. Natuurmonumenten heeft veel geïnvesteerd in herstel van de historische aanleg van dit landgoed. Het voorliggende bestemmingsplan laat bouwhoogtes toe van maximaal 8 tot 16 meter. Het is ongewenst om dergelijke hoge gebouwen toe te staan aangrenzend aan de Byvanck en het Steegerveld. In het bestemmingsplan is opgenomen dat landschappelijke inpassing bestaat uit een van begroeiing voorzien hekwerk van twee meter. Natuurmonumenten is van mening dat dit een te minimale voorziening is en dat deze nauwelijks het zicht ontnemt op toegestane hoogte tot en met 16 meter.

Reactie van de gemeente

Deze maten tot maximaal 16 meter zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Wij zien na heroverweging geen aanleiding om deze te handhaven en zullen daarom de regel verwijderen die een "goot- en bouwhoogte van maximaal 16 meter voor een oppervlakte van maximaal 25 m²" mogelijk maakt.

Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten en is afgesproken dat Rijkswaterstaat in overleg met natuurmonumenten zal bekijken op welke wijze tot een optimale groene inkadering van het wegensteunpunt kan worden gekomen. Dit past binnen de regels van het bestemmingsplan en kan op een later moment worden ingevuld.

Conclusie

De zienswijze is op dit onderdeel gegrond. Artikel 3.2.2 onder b sub 3 zal komen te vervallen.

Zienswijze op gebied van flora en fauna

2. Natuurmonumenten is van mening dat het bijgevoegde natuuronderzoek onvolledig is. Er is een te beperkt gebied onderzocht waarbij begrenzingen niet kloppen. Natuurmonumenten wijst op de soorten op en om de ventweg. Het onderzoek is onvolledig.

Reactie van de gemeente

Figuur 2.1 op pagina 7 van het natuuronderzoek kent abusievelijk de onjuiste plangebiedsbegrenzing. De begrenzing zoals weergegeven in figuur 3.1 op pagina 17 is de juiste begrenzing, dit verandert dus niets aan de conclusies van het natuuronderzoek. De aan- en afvoer van het wegensteunpunt zal plaatsvinden via omliggend snelwegennet, er zal in Duitsland gekeerd gaan worden. De ventweg wordt niet gebruikt ten behoeve van het wegensteunpunt.

Conclusie

De zienswijze is op dit punt op dit punt ongegrond.

Zienswijze op gebied van akoestiek

3. In het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met het intensiever gebruik van de ventweg en de gevolgen hiervan voor de fauna (verstoring). In het onderzoek van Witteveen en Bos van 30 april 2020 is hier geen rekening mee gehouden.

Reactie van de gemeente

De ventweg wordt niet gebruikt ten behoeve van het wegensteunpunt en is derhalve niet meegenomen in het onderzoek.

Wanneer er een Natura 2000 gebied nabij de nieuwe ontwikkeling ligt, is het gebruikelijk hier de geluidsniveaus inzichtelijk te maken. Voor het wegensteunpunt is hier geen nabij gelegen Natura 2000 gebied.

Wat betreft de bescherming van het GNN-gebied wordt opgemerkt dat het plangebied buiten de begrenzing van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) ligt. De provincie hanteert geen externe werking als het gaat om het GNN. Voor het plangebied geldt daarmee geen beperkende bepalingen vanwege de ligging naast GNN. Ook het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op landelijk niveau geregeld is (artikel 2.10), gaat ervan uit dat toetsing enkel betrekking heeft op ontwikkelingen binnen het NNN gebied zelf. Toetsing aan NNN is daarmee dus niet aan de orde. Ter informatie zijn de geluidsniveaus wel inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de grens van landgoed Byvank. Hiervoor zijn op een meter boven het maaiveld berekend de 24 uursgemiddelde 42 en 47 dB contour. Dit is het etmaalgemiddelde zonder de straftoeslagen in de avond- en nachtperiode. Deze twee contouren zijn opgenomen in de bijlage. Hieruit blijkt dat alleen de 42 dB contour net over de rand van het landgoed gaat. Dit blijft beperkt tot een afstand van 2 meter. Het oppervlak van het landgoed dat binnen deze contour ligt is 9 m². Gelet op deze beperkte omvang is significante aantasting vanwege het aspect geluid uitgesloten.

Conclusie

De zienswijze is op dit punt op dit punt ongegrond.

Zienswijze op gebied van stikstof

4. Toename van verkeersbewegingen zal een negatieve invloed hebben op de bijzondere soorten in en om het Byvanck. Verdere verzuring heeft ernstige gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden. Natuurmonumenten geeft aan dat er geen rekening is gehouden met een Natura 2000 gebied in Duitsland. Daarnaast vraagt Natuurmonumenten zich af hoe realistisch het is dat enkel en alleen Stage IV materiaal wordt gebruikt.

Reactie van de gemeente

Wat betreft de bescherming van het GNN-gebied wordt opgemerkt dat het plangebied buiten de begrenzing van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) ligt. De provincie hanteert geen externe werking als het



gaat om het GNN. Voor het plangebied geldt daarmee geen beperkende bepalingen vanwege de ligging naast GNN. Ook het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op landelijk niveau geregeld is (artikel 2.10), gaat ervan uit dat toetsing enkel betrekking heeft op ontwikkelingen binnen het NNN gebied zelf. Toetsing aan NNN is daarmee dus niet aan de orde. Aanvullend wordt nog opgemerkt dat de NNN-gebieden niet zijn opgenomen in de landelijk voorgeschreven stikstofberekeningstool Aeries Calculator.

Het Stikstofdepositieonderzoek is inmiddels opnieuw uitgevoerd, mede naar aanleiding van het verschijnen van een nieuwe Versie van het rekenprogramma Aeries Calculator (versie 2020). Tevens is het onderzoek uitgebreid met een toetsing van de relevante Duitse Natura 2000 gebieden. Daaruit blijkt dat de laagst denkbare drempelwaarde voor de kritische depositie waarde voor het meest gevoelige habitattypen in Duitsland 400 mol N/ha/jaar bedraagt. De berekende depositie bij de rekenpunten bedraagt voor de bouwfase met elektrische kraan maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Deze waarde ligt zo ver onder de Irrelevanzschwelle dat mogelijk significante negatieve effecten door de stikstofdepositie op voorhand zijn uit sluiten.

De ventweg wordt niet gebruikt ten behoeve van het wegensteunpunt en is derhalve niet meegenomen in het onderzoek naar stikstofdepositie.

Stage IV materieel is opgenomen in het bestek. De aannemer moet zich hier dus aan houden of met een alternatief voorstel komen dat ook voldoet aan de stikstofuitstoot eisen.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond, in die zin dat het stikstofdepositieonderzoek is uitgebreid met de relevante Duitse Natura 2000-gebieden. Voor het overige ongegrond.

Zienswijze op gebied van verkoop motorbrandstoffenpunt

5. Natuurmonumenten merkt op dat het bestemmingsplan een verkooppunt voor motorbrandstoffen met LPG mogelijk maakt. Hiervoor ontbreekt onderzoek. Tevens constateert dat er 600 meter verder al een tankstation ligt. Tevens constateert Natuurmonumenten dat het terrein al gedurende geruime tijd alleen als parkeerplaats in gebruik is. De vraag is of de bestemming uit het oude plan wel overgenomen moet worden.

Reactie van de gemeente

Het klopt dat op een klein gedeelte van het bestemmingsplan de verkoop van brandstoffen mogelijk wordt gemaakt. Deze mogelijkheid was niet opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied Zevenaar Noord en had hier ook niet opgenomen mogen zijn. Deze mogelijkheid zal verwijderd worden. Het plan zal op dit onderdeel gewijzigd worden vastgesteld. Wel staat binnen het bewuste bouwvlak een toiletvoorziening. Deze moet wel mogelijk blijven.

Conclusie

De zienswijze is op dit onderdeel gegrond. Artikel 3.1 onder g "verkooppunt motorbrandstoffen met LPG" zal komen te vervallen. Aan artikel 3.1 wordt toegevoegd dat de sanitaire voorzieningen uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de betreffende aanduiding. Onder artikel 3.2.2. zal een sub c worden

toegevoegd waarin staat opgenomen dat binnen de aanduiding er een toiletvoorziening is toegestaan van max 100 m2 en een maximale hoogte van 5 meter. Ook de verbeelding wordt hierop aangepast.

Zienswijze op gebied van snelweg-gerelateerde voorzieningen

6. Natuurmonumenten merkt op dat het niet van goede ruimtelijke ordening getuigt om de mogelijkheid van het realiseren van snelweg-gerelateerde voorzieningen opnieuw op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie van de gemeente

Op het (parkeer-)terrein is lange tijd een ('snelweggerelateerde') horecavoorziening (wegrestaurant) voorzien. Deze ontwikkeling is tot op heden niet gerealiseerd. Aangegeven wordt om nogmaals een inspanning te doen voor de ontwikkeling van een (snelweg-)verzorgingsplaats en invulling te geven aan een snelweggerelateerde horecavoorziening. Wij zijn van mening dat de locatie (nog steeds) geschikt is voor een verzorgingsplaats en invulling met snelweggerelateerde activiteiten en voorzieningen. De realisatie van een wegrestaurant op deze locatie was ook al mogelijk.

Conclusie

De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Zienswijze op gebied van definitie

7. Natuurmonumenten merkt op dat een definitie van het begrip "wegensteunpunt" ontbreekt.

Reactie van de gemeente

In het vigerende bestemmingsplan wordt evenmin een begripsbepaling voor een wegensteunpunt geformuleerd. Ter verheldering van hetgeen dit wegensteunpunt omvat wordt de volgende definitie opgenomen in de regels van het bestemmingsplan: "Een locatie waar operationele activiteiten plaatsvinden en voorzieningen aanwezig zijn gericht op gladheidsbestrijding en incidentmanagement in het kader van de uitvoering van publieke taken."

Conclusie

De zienswijze is op dit onderdeel gegrond. In artikel 1 van de regels zal de begripsomschrijving van wegensteunpunt, als voormeld, worden opgenomen.

Zienswijze op gebied van betreden de Byvanck

8. Natuurmonumenten constateert dat in de huidige situatie al ongewenste bezoekers vanuit het parkeerterrein de Byvanck betreden. Natuurmonumenten verwacht dat dit meer wordt door de realisatie van het wegensteunpunt.

Reactie van de gemeente



Het wegensteunpunt is een afgesloten locatie met een strikt toegangsbeleid. Alleen geautoriseerd en geregistreerd personeel heeft toegang tot het steunpunt. Door dit strenge toegangsbeleid kan er geen ongewenst bezoek op het steunpunt komen. Als omheining van het gebied dient een van begroeiing voorzien hekwerk met een hoogte van twee meter.

Het reeënraaster staat op de grens tussen landgoed Byvanck en het grenscomplex. Daarmee is het onderhoud en herstel van het hekwerk een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beide eigenaren. Rijkswaterstaat zal haar verantwoordelijkheid in dezen uiteraard dragen.

Aangezien dit deel van het plangebied openbaar gebied betreft is het voor de materieelbeheerder slechts beperkt mogelijk om te kunnen optreden tegen eventuele ongewenste bezoekers.

Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten en is afgesproken dat Rijkswaterstaat in overleg met natuurmonumenten zal bekijken op welke wijze tot een optimale groene inkadering van het wegensteunpunt kan worden gekomen.

Conclusie

De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Afsluiter

9. Natuurmonumenten geeft aan graag in gesprek te zijn en te blijven met Rijkswaterstaat en de gemeente over een aantal onderwerpen.

Reactie van de gemeente

Zowel gemeente als Rijkswaterstaat blijven graag in gesprek met Natuurmonumenten ten aanzien van de ontwikkeling. Op 30 oktober 2020 heeft een eerste overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten.

Ambtshalve wijzigingen

- In artikel 3.4.3 van de regels is het woord “serviceshop” vervangen door het woord “servicepunt”.
- Er is een rapport “Milieuhygiënisch aanvullend grondwateronderzoek” toegevoegd. De conclusies zijn verwerkt in paragraaf 4.3.3
- De paragraaf 4.5 “externe veiligheid” is verder ingevuld.
- De Aerius-berekening (bijlage) heeft opnieuw plaatsgevonden in oktober 2020. De resultaten en de gevolgen daarvan zijn verwerkt in de toelichting.