

Zienswijzennota

Ontwerpbestemmingsplan

“Randweg Opheusden”



23 december 2022

Zienswijzennota ontwerp bestemmingsplan “Randweg Opheusden”

1. Inleiding

Het voorliggend bestemmingsplan maakt het mogelijk om een randweg ten zuiden van Opheusden mogelijk te maken. Het plangebied ligt tussen de kernen Opheusden en Kesteren en bestaat uit het tracé van de randweg en aantal aanliggende percelen.

2. Ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerp bestemmingsplan “Randweg Opheusden” heeft ingevolge het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 30 september tot en met 10 november 2021 ter inzage gelegen bij de receptie in het gemeentehuis en was tegelijkertijd raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. De ter inzagelegging is bekend gemaakt in Hét Gemeentenieuws en in het Gemeenteblad van woensdag 29 september 2021, en op de gemeentelijke website, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld mondeling of schriftelijk zijn/haar zienswijze omtrent het ontwerpplan kenbaar te maken. De hieronder genoemde zienswijzen zijn binnen de genoemde termijn ingediend.

Gelijktijdig lag het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder ter inzage. Tegen beide besluiten kon een zienswijze worden ingediend. De zienswijzen over het besluit hogere grenswaarden konden ingediend worden bij het college van burgemeester en wethouders en zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeenteraad. Ondanks dat het duidelijk vermeld stond in de publicatie, zijn enkele zienswijzen niet aan het juiste bevoegd gezag geadresseerd en/of is er één zienswijze tegen beide besluiten ingediend. Voor de duidelijkheid zijn alle zienswijzen tegen beide ontwerpbesluiten in deze zienswijzennota opgenomen.

3. Zienswijzen

Van de mogelijkheid tot het kenbaar maken van een schriftelijke zienswijze is gebruik gemaakt door:

- 1) Indiener zienswijze 1: bewoner Hamsestraat 88 (ontwerpbesluit hogere grenswaarden)
- 2) Indiener zienswijze 2: bewoner Hamsestraat 88 (ontwerpbestemmingsplan)
- 3) Indiener zienswijze 3 VABO, proforma (ontwerpbesluit hogere grenswaarden & ontwerpbestemmingsplan)
- 4) Indiener zienswijze 4: VABO (ontwerpbesluit hogere grenswaarden & ontwerpbestemmingsplan)
- 5) Indiener zienswijze 5: bewoner Hamsestraat 90 (ontwerpbestemmingsplan)
- 6) Indiener zienswijze 6: bewoner Parallelweg 17 ontwerpbestemmingsplan)
- 7) Indiener zienswijze 7: bewoner Parallelweg 17a ontwerpbestemmingsplan)
- 8) Indiener zienswijze 8: bewoner Parallelweg 25a ontwerpbestemmingsplan)
- 9) Indiener zienswijze 9: Vlastuin ontwerpbestemmingsplan)
- 10) Indiener zienswijze 10: bewoner Hamsestraat 75 ontwerpbestemmingsplan)

Er zijn geen mondelinge zienswijzen naar voren gebracht.

4. Inhoudelijke behandeling van de zienswijzen

De inhoud van de zienswijze zijn in bijlage 1 in samengevatte vorm weergegeven. Daarna wordt er een inhoudelijke beoordeling gemaakt en ten slotte volgt het voorstel wat te doen met de zienswijze.

4. Conclusie

Zienswijze 5 geeft aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan Randweg Opheusden aan te passen. Voorgesteld wordt om de woonbestemming ter hoogte van Hamsestraat 90 uit het ontwerpbestemmingsplan te halen.

De overige zienswijzen (1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 en 10) geven geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Bijlage1: samengevatte zienswijzen en beantwoording
De nummers in de eerste kolom verwijzen naar de ingediende zienswijzen

Nr. van zienswijze (bijlagen)	Indiener	Essentie zienswijze	Reactie
1	Bewoners aan de Hamsestraat 88, Opheusden	Indiener stelt dat optrekken van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting leidt tot waardevermindering woning.	Als indiener van mening is dat er waardevermindering aan de orde is van de woning i.v.m. de een hogere geluidbelasting heeft indiener de mogelijkheid planschade in te dienen. Hier is het instrument van planschade voor bedoeld. Indiener kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders. Daarna zal gekeken worden of er sprake is van planschade en of indiener recht heeft op vergoeding. Indiener dient rekening te houden met een drempelwaarde (normaal maatschappelijk risico). Uiteraard is de gemeente bereid hierin de benodigde informatie te geven en de daarvoor geldende regelgeving en procedures te volgen en toe te passen.
		Indiener verzoekt planaanpassing zodat voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.	Bij het realiseren van de rondweg is gekeken naar de meest efficiënte en effectieve wijze van ontsluiting met uiteraard zo min mogelijk negatieve effecten. Aanpassing van het tracé van de randweg en het bestemmingsplan zal niet leiden tot een situatie waarbij de grenswaarden niet overschreden zullen worden. Er is een aanvullend bron- en overdrachtsanalyse uitgevoerd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op bestaande woningen rondom de weg overschrijdingen van de wettelijke voorkeursgrenswaarde zijn geconstateerd. Hieraan is gekoppeld een maatregelenoverweging. Maatregelen dienen allereerst aan de bron te worden overwogen, vervolgens in het overdrachtsgebied en tenslotte aan het geluidsgevoelige object. In het onderzoek is dit ook zo bestudeerd. Dit is in het onderzoek ook zo beschreven. Bij bronmaatregelen zijn wegdektypen bekeken, bij afschermingsmaatregelen is gekeken naar kosten- en maatschappelijke effectiviteit gekeken. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het niet mogelijk is om maatregelen te nemen om de geluidsbelasting op de woningen te verminderen.

2	Bewoners aan de Hamsestraat 88, Opheusden	Indiener wenst een zelfstandige ontsluiting.	We begrijpen de vraag, maar indiener loopt volgens ons vooruit op de mogelijke bouw van een woning in de achtertuin van het naastgelegen perceel. De huidige ontsluiting wordt niet wegbestemd. Derhalve zijn wij van mening dat de vraag van indiener geen onderdeel uit maakt van het bestemmingsplanproces en dat het een separaat verzoek en wens is van de indiener. Deze zullen we dan ook als zodanig behandelen.
		Voor indiener is het niet duidelijk over welke lengte de duiker wordt die onder het eigendom is geprojecteerd.	De exacte dimensionering, lengte, breedte en hoogte van de duiker is in dit stadium van het ontwerp nog niet te zeggen. Daarvoor moet de stap naar een definitief ontwerp worden gemaakt en dat is de volgende fase die volgt na de vaststelling van het bestemmingsplan. Daarbij zal afstemming met het Waterschap blijven plaatsvinden om de exacte maatvoering van de duiker te bepalen. Een afspraak in het veld is uiteraard mogelijk om de contouren in het veld samen aan te wijzen.
		Volgens indiener zou Sweco informeren over de duiker, dit is nog niet gebeurd. Graag hierover een afspraak op korte termijn op locatie.	De exacte dimensionering, lengte, breedte en hoogte van de duiker is in dit stadium van het ontwerp nog niet te zeggen. Daarvoor moet de stap naar een definitief ontwerp worden gemaakt en dat is de volgende fase die volgt na de vaststelling van het bestemmingsplan. Daarbij zal afstemming met het Waterschap blijven plaatsvinden om de exacte maatvoering van de duiker te bepalen. Een afspraak in het veld is uiteraard mogelijk om de contouren in het veld samen aan te wijzen.
		Een goede ontsluiting is essentieel volgens eigenaar (indiener) i.v.m. grote draaicirkel vrachtwagens en trailers.	Wij zijn het eens met de indiener dat er voor de toegang tot het perceel een goede ontsluiting moet komen. Daarbij gaan wij uit van de bestaande functie en bestemming die er geldt op het perceel en daar worden de benodigde en bijpassende rijcurves op toegepast om de benodigde draaicirkels te ontwerpen voor de voertuigen die er veilig moeten kunnen manoeuvreren.
3	Van der Felz advocaten, namens eigenaar van perceel sectie C, nummers 786, 787 en 788 (Dodewaard)	Indiener stelt hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder ter discussie.	In het besluit hogere grenswaarden is door middel van het akoestisch onderzoek onderbouwd waarom deze wordt verleend. In de ingediende zienswijze wordt alleen algemeen gesteld dat onvoldoende aangetoond is dat de hogere waarde nodig is, maar dit wordt niet verder onderbouwd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen aanvullende maatregelen zijn die de geluidsbelasting verlagen en het dus noodzakelijk is om een hogere grenswaarden vast te stellen. Er is een aanvullende bron- en overdrachtsanalyse uitgevoerd. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het niet mogelijk is om maatregelen te nemen om de geluidsbelasting op de woningen te verminderen. Het besluit Hogere Grenswaarde is van toepassing op een aantal woningen langs het tracé van de randweg. Op de gronden van de indiener zijn geen woningen aanwezig en is het besluit ook niet van toepassing. De gronden van indiener

			liggen op een bedrijventerrein waar vanwege een geluidszone van het spoor geen (bedrijfs)woningen gerealiseerd kunnen worden. Het nemen van een besluit Hogere Grenswaarde heeft dan ook geen gevolgen voor de gronden van indiener en ook niet voor toekomstige ontwikkelingen.
4	Van der Felz advocaten, namens eigenaar van perceel sectie C, nummers 786, 787 en 788 (Dodewaard)	(5) Indiener stelt dat er onvoldoende rekening gehouden is met initiatieven en Vabo's redelijke belangen.	Volgens onze informatie is indiener sinds 10 februari 2021 formeel (kadastraal) eigenaar van het perceel. Bij de aankoop is bij indiener het voornemen van de randweg al bekend gemaakt (o.a.. door de infoavond, publiciteit e.d. begin 2020). Indiener was en is dus vóór de aankoop al op de hoogte van de (on)mogelijkheden van het perceel en de komst van de randweg. De gemeenteraad heeft op 26 september 2019 een voorbereidingsbesluit genomen voor de aanleg van de randweg en is op 2 oktober 2019 gepubliceerd. Dit voorbereidingsbesluit ligt ook over de gronden van indiener. Alhoewel het voorbereidingsbesluit 1 jaar geldig is, staat het voorbereidingsbesluit nog op www.ruimtelijkeplannen.nl en had indiener kunnen weten dat er plannen zijn. In oktober 2020 is contact geweest met indiener om bij te praten over het proces en om een aanbod tot overname van de grond te doen. Kortom, indiener was en is prima op de hoogte, is geïnformeerd, en als indiener van mening is dat er ideeën zijn om rekening mee te houden vanuit zijn eigen plannen gaan wij er vanuit dat indiener zich meldt. Op dit moment hebben zij zich echter nog niet gemeld bij de gemeente met concrete plannen om de percelen te ontwikkelen. We zijn dus niet op de hoogte met welke voorgenomen initiatieven wij rekening moeten houden.
		(6) Indiener geeft aan dat er geen overleg is geweest over de weg en over de gronden van Vabo (medewerking is nog niet besproken, dus het BP kan nog niet in procedure).	
		(7) Indiener stelt dat er onvoldoende rekening gehouden is met de voorgenomen initiatieven m.b.t. het plangebied gesitueerde gronden c.q. met het oog op redelijke belangen Vabo .	
		(8) Indiener stelt dat verkeersbewegingen onvoldoende onderzocht en onderbouwd zijn.	Onder 'bijlage 1 Variantenstudie' bij het bestemmingsplan is de studie van RHDHV opgenomen en daarin zijn m.b.v. het verkeersmodel de verschillende varianten en oplossingsrichtingen onderzocht. Daarin zijn de verkeersintensiteiten in beeld gebracht op de hoofdwegen in de kern Opheusden. Het bestemmingsplan inclusief de bijlagen hebben ter inzage gelegen en daarmee is inzicht gegeven in de verkeersintensiteiten.

		(9) Indiener geeft aan geen of onvoldoende inzicht in de verkeersgegevens te hebben in en rondom het plangebied, onderliggende cijfers zijn niet bekend en hebben niet ter inzage gelegen.	Onder 'bijlage 1 Variantenstudie' bij het bestemmingsplan is de studie van RHDHV opgenomen en daarin zijn m.b.v. het verkeersmodel de verschillende varianten en oplossingsrichtingen onderzocht. Daarin zijn de verkeersintensiteiten in beeld gebracht op de hoofdwegen in de kern Opheusden. Het bestemmingsplan inclusief de bijlagen hebben ter inzage gelegen en daarmee is inzicht gegeven in de verkeersintensiteiten. Uit de studie valt af te leiden dat de doorgaande wegen door Opheusden (Dalwagenseweg, Burgemeester Lodderstraat en de Tielsestraat) de intensiteiten sterk daalt en dat ook op de Parallelweg de intensiteiten afnemen.
		(10) Er is volgens indiener niet deugdelijk aangetoond dat er minder verkeer door kern en Parallelweg komt, nader verkeersonderzoek is volgens indiener nodig om het beter aan te tonen.	Onder 'bijlage 1 Variantenstudie' bij het bestemmingsplan is de studie van RHDHV opgenomen en daarin zijn m.b.v. het verkeersmodel de verschillende varianten en oplossingsrichtingen onderzocht. Daarin zijn de verkeersintensiteiten in beeld gebracht op de hoofdwegen in de kern Opheusden. Het bestemmingsplan inclusief de bijlagen hebben ter inzage gelegen en daarmee is inzicht gegeven in de verkeersintensiteiten. Uit de studie valt af te leiden dat de doorgaande wegen door Opheusden (Dalwagenseweg, Burgemeester Lodderstraat en de Tielsestraat) de intensiteiten sterk daalt en dat ook op de Parallelweg de intensiteiten afnemen.
		(11) Er is onvoldoende gekeken naar de gevolgen voor geluid volgens indiener.	Er is een volledig en volwaardig akoestisch onderzoek uitgevoerd. In de ingediende zienswijze wordt alleen algemeen gesteld dat onvoldoende gekeken is naar gevolgen voor geluid, maar dit wordt niet verder onderbouwd waar deze onvoldoende op is gebaseerd. De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan zijn ter advisering voorgelegd aan de Omgevingsdienst Rivierenland. Zij heeft ten aanzien van het akoestisch onderzoek (geluid) een positief advies uitgebracht over zowel het onderzoek als over de tekst in het bestemmingsplan. Hiermee kan gesteld worden dat het onderzoek voldoet aan de gestelde wettelijke eisen en de gevolgen van geluid voldoende in beeld zijn gebracht.
		(12) Aantoonbaarheid van de hogere waarde geluid is onvoldoende volgens indiener.	In het besluit hogere grenswaarden is door middel van het akoestisch onderzoek onderbouwd waarom deze wordt verleend. In de ingediende zienswijze wordt alleen algemeen gesteld dat onvoldoende aangetoond is dat de hogere waarde nodig is, maar dit wordt niet verder onderbouwd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen aanvullende maatregelen zijn die de geluidsbelasting verlagen en het dus noodzakelijk is om een hogere grenswaarden vast te stellen. Er is een bron- en overdrachtsanalyse uitgevoerd. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het niet mogelijk is om maatregelen te nemen om de geluidsbelasting op de woningen te verminderen. Er zijn geen andere oplossingen zijn om het geluidniveau te verminderen.

		(13) Cumulatie geluid is volgens indiener onvoldoende in beeld gebracht	Er is geen sprake van cumulatie omdat ten gevolge van de Betuwelijn en Betuweroute de wettelijke voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Daarmee is in onze ogen het geluidonderzoek goed uitgevoerd.
		(14) Stikstofonderzoek is onvolledig en onvoldoende uitgevoerd, op onjuiste berekening gebaseerd; (15) Berekening is te eng benaderd en moet ook op grotere afstanden (uitspraak cf Via15') worden berekend	Het stikstofonderzoek en de berekeningen die daarbinnen zijn uitgevoerd zijn gebaseerd op de beschikbare rekentool 2021. Daarbij zijn de daarin geldende regels gehanteerd. We weten intussen dat er een nieuwe rekentool 2022 aanstaande is (beschikbaar medio januari 2022). Daarbij worden de dan geldende regels en uitgangspunten in meegenomen waaronder de nieuwe afstandsbepalingen en de effecten op het aantal N2000 gebieden. Het stikstofonderzoek, als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen, is gebaseerd op de nu geldende en beschikbare rekentool 2021. Zodra de nieuwe rekentool beschikbaar is, zullen we een nieuwe berekening uitvoeren. De uitkomsten van de nieuwe berekening wordt betrokken bij de verdere afhandeling van het bestemmingsplan. Daarmee worden de eventuele significante negatieve effecten van stikstof in beeld gebracht op basis van de laatste richtlijnen.
		(16) Onzorgvuldig stikstofonderzoek en toekomstige verkeersgegevens zijn niet meegenomen van de omliggende wegen waarbij een toename zou zijn	Het stikstofonderzoek en de berekeningen die daarbinnen zijn uitgevoerd zijn gebaseerd op de beschikbare rekentool 2021. Daarbij zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel gehanteerd en zo zijn zowel de toe- als afnames van de wegen in en rondom het plangebied meegenomen en als uitgangspunt gehanteerd.
		(17) Indiener sluit niet uit dat er nog andere onzorgvuldigheden bestaan, immers een te voorbarige conclusie dat voortoets geen significante gevolgen heeft klopt niet gelet op de onzorgvuldig uitgevoerd stikstofonderzoek/berekening.	Het stikstofonderzoek en de berekeningen die daarbinnen zijn uitgevoerd zijn gebaseerd op de beschikbare rekentool 2021. Daarbij zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel gehanteerd en zo zijn zowel de toe- als afnames van de wegen in en rondom het plangebied meegenomen en als uitgangspunt gehanteerd. In de eindconclusie staat dat een voortoets moet worden uitgevoerd om aan te tonen dat er geen sprake is van een significante negatieve effecten. Er staat in de eindconclusie niet dat er uit de voortoets blijkt dat hier geen sprake van zou zijn.

		(18) indiener is van mening dat er meer omvattend milieuonderzoek verricht had moeten worden.	Het milieuonderzoek heeft betrekking op de randweg. De ontwikkeling van de omliggende percelen wordt beoordeeld op het moment dat daar ontwikkelingen plaatsvinden. De milieueffecten van die percelen zijn reeds beoordeeld bij het opstellen van het oorspronkelijke plan. Alle geldende milieuonderzoeken zijn daarbij opgenomen in het bestemmingsplan. De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan zijn ter advisering voorgelegd aan de Omgevingsdienst Rivierenland. In het advies zijn een aantal opmerkingen gemaakt over enkele onderzoeken en/of de tekst in het bestemmingsplan. Daarnaast heeft zij over een aantal onderzoeken en bijhorende tekst akkoord bevonden. De opmerkingen zijn verwerkt. Hiermee kan gesteld worden dat de uitgevoerde onderzoeken voldoen aan de gestelde wettelijke eisen en de gevolgen van de aanleg van de randweg voldoende in beeld zijn gebracht.
5	Bewoner, Hamsestraat 90, Opheusden	Indiener geeft aan dat de bestemming wonen in het voorliggende BP wordt weggestemd. Woning wordt daarmee wegbestemd en dat maakt volgens indiener inbreuk op eigendom en vermogenspositie.	De bestemming wonen uit het huidige bestemmingsplan wordt behouden en dit wordt op de plankaart aangepast door het achterliggende perceel bij het woonhuis niet meer in het bestemmingsplan Randweg Opheusden te betrekken. Hierdoor blijft het oude bestemmingsplan van toepassing op dit deel.
6	Bewoners aan de Parallelweg 17, Opheusden	De weg komt volgens indiener op korte afstand van woning te liggen, waardoor woongenot verminderd en waarde vermindering huis aan de orde is.	Als indiener van mening is dat er waardevermindering aan de orde is van de woning i.v.m. de een hogere geluidbelasting heeft indiener de mogelijkheid planschade in te dienen. Hiervoor is het instrument van planschade voor bedoeld. Indiener kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders. Daarna zal gekeken worden of er sprake is van planschade en of indiener recht heeft op vergoeding. Indiener dient rekening te houden met een drempelwaarde (normaal maatschappelijk risico). Uiteraard is de gemeente bereid hierin de benodigde informatie te geven en de daarvoor geldende regelgeving en procedures te volgen en toe te passen.

	Indiener geeft aan dat de weg weer opnieuw extra geluid- en licht overlast met zich meebrengt naast de onlangs gerealiseerde ontwikkelingen (Betuwe- route en sportvelden).	Wij begrijpen dat de aanleg van de randweg voor u extra geluid en lichtoverlast met zich meebrengt en dat het voelt als een opeenstapeling van ontwikkelingen die gevolgen heeft voor u. Ontwikkelingen kunnen een positief effecten hebben op diverse percelen en juist voor andere percelen negatieve effecten. Daar zijn we ons bewust van. Door middel van diverse onderzoeken is onderzocht wat de volgen van de randweg zijn op de omgeving. Uit de onderzoeken blijkt dat we voldoen aan de wettelijke normen en dat we ten aanzien van geluid voor 19 woningen een besluit hogere grenswaarden moeten nemen om randweg ook te kunnen aanleggen. Lichthinder is niet te verwachten omdat er geen locaties zijn die op korte afstand hinder van ondervinden. Alles overwegend en afwegend is de conclusie dat de aanleg van de randweg meer voordelen met zich meebrengt dan nadelen. Uiteraard zijn we bereid om te kijken welke maatregelen we kunnen nemen om de overlast voor u te beperken.
	Indiener bepleit compensatie i.v.m. waardevermindering woning.	Als indiener van mening is dat er waardevermindering aan de orde is van de woning i.v.m. de een hogere geluidbelasting heeft indiener de mogelijkheid planschade in te dienen. Hiervoor is het instrument van planschade voor bedoeld. Indiener kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders. Daarna zal gekeken worden of er sprake is van planschade en of indiener recht heeft op vergoeding. Indiener dient rekening te houden met een drempelwaarde (normaal maatschappelijk risico). Uiteraard is de gemeente bereid hierin de benodigde informatie te geven en de daarvoor geldende regelgeving en procedures te volgen en toe te passen.
	Indiener is verbaasd dat verkeerbestemming tegen buurperceel is neergelegd (kassen), indiener vindt het open karakteristiek van de weg niet acceptabel, en bepleit dat dit ingepakt moet worden met 'groenvoorzieningen'.	De groenstructuur langs de weg is een nadere uitwerking van het plan. Met welke groenelementen (bomen, stuiken, etc.) wordt gewerkt volgt in de definitieve ontwerpuitwerking, daarbij zal biodiversiteit (diversiteit groen) een voornaam onderdeel vormen. Exacte invulling zal desgewenst afgestemd worden met bewoners in bijvoorbeeld een nader ontwerpatelier.
	Er bestaat volgens indiener onduidelijk over hoe de inrichting eruit zal zien, graag hierover meer duidelijkheid en zekerheid geven.	De groenstructuur langs de weg is een nadere uitwerking van het plan. Met welke groenelementen (bomen, stuiken, etc.) wordt gewerkt volgt in de definitieve ontwerpuitwerking, daarbij zal biodiversiteit (diversiteit groen) een voornaam onderdeel vormen. Exacte invulling kan desgewenst afgestemd worden met bewoners in bijvoorbeeld een nader ontwerpatelier

	Indiener wil graag inzichtelijk gemaakt krijgen wat precies de milieueffecten zijn en twijfelt derhalve of dit voldoende opgenomen is in het bestemmingsplan.	Het bestemmingsplan bevat alle benodigde milieuonderzoeken en de gemeente is derhalve van mening dat de milieueffecten compleet in beeld zijn gebracht. Daar waar aanvullend nog onderzoek nodig is, zijn deze gericht op de uitvoering en zullen deze uiteraard worden uitgevoerd bijvoorbeeld voor het verlenen van de benodigde vergunningen.
	Indiener vraagt of de vergunning voor wet natuurbescherming al is afgegeven? En welke effecten heeft dit op het plan?	Nee, deze is nog niet afgegeven, maar indien blijkt dat deze vergunning nodig is (wat goed voorstelbaar is) zullen wij deze uiteraard volgens de wet- en regelgeving indienen en de eventuele benodigde ontheffing aanvragen.
	Indiener geeft aan niet te kunnen zien en beoordelen wat de effecten met de stikstof zijn.	Het stikstofonderzoek en de berekeningen die daarbinnen zijn uitgevoerd zijn gebaseerd op de beschikbare rekentool 2021. Daarbij zijn de daarin geldende regels gehanteerd. We weten intussen dat er een nieuwe rekentool 2022 aanstaande is (beschikbaar medio januari 2022). Daarbij worden de dan geldende regels en uitgangspunten in meegenomen waaronder de nieuwe afstandsbepalingen en de effecten op het aantal N2000 gebieden. Het stikstofonderzoek, als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen, is gebaseerd op de nu geldende en beschikbare rekentool 2021. Zodra de nieuwe rekentool beschikbaar is, zullen we een nieuwe berekening uitvoeren. De uitkomsten van de nieuwe berekening wordt betrokken bij de verdere afhandeling van het bestemmingsplan. Daarmee worden de significante negatieve effecten van stikstof in beeld gebracht op basis van de laatste richtlijnen.
	Indiener vraagt in hoeverre de waardevermindering van de woning is meegenomen in de economische uitvoerbaarheid?	Er is in dit stadium nog geen waardeverminderingsonderzoek uitgevoerd en deze is in dit stadium nog niet meegenomen in de economische uitvoerbaarheid. Wel is het aannemelijk dat we dit nog moeten gaan doen en is de verwachting dat dit incidenteel aan de orde kan zijn, maar de verwachting is ook dat dit niet substantieel drukt op de economische haalbaarheid.
	Gevraagd wordt door indiener of er al onderzoek naar de waardevermindering van de woning is gedaan, en zo ja, kan dit ingezien worden?	Er is in dit stadium nog geen waardeverminderingsonderzoek uitgevoerd en deze is in dit stadium nog niet meegenomen in de economische uitvoerbaarheid. Wel is het aannemelijk dat we dit nog moeten gaan doen en is de verwachting dat dit incidenteel aan de orde kan zijn, maar de verwachting is ook dat dit niet substantieel drukt op de economische haalbaarheid.

7	Onderneming aan de Parallelweg 17 a, Opheusden	(1) Weg ligt volgens indiener te dicht langs perceel, geen goede aansluiting parallelweg mogelijk (2 bochten van bijna 90 graden zorgt er voor dat vrachtwagens deze bocht niet goed kunnen maken en bermen beschadigen / gevaarlijke verkeerssituaties oplevert).	In het ontwerp zijn de algemene rijcurves (ontwerphandboek wegverkeer) gebruikt om de boogstralen en bochten te kunnen bepalen die nodig zijn bij afwikkelen van lange vrachtverkeer. Dit is als uitgangspunt gehanteerd om de benodigde verkeersruimte te bepalen. Uit het toepassen van de rijcurve blijkt dat dit haalbaar is, bij de verdere uitwerking wordt dit nader verfijnd en verbeterd. Wanneer er te grote boogstralen en verkeersruimte wordt toegepast leidt dit tot averechtse werking m.b.t. de veiligheid. Incidenteel kan het zo zijn dat vrachtwagens even om elkaar moet wachten. Wel kunnen bij de verfijning van het ontwerp zogenaamde 'sleepsporen of rammelstroken' (halfverharding naast de rijbaan) worden aangebracht waar lange voertuigen dan gebruik van kunnen maken in de bochten. Uitzicht is daarbij, zoals indiener terecht stelt, van belang en daarvoor worden zogenaamde uitzichtdriehoeken toegepast en dienen groenstructuren laag te blijven.
		(2) Indiener pleit voor behoud éénrichtingsverkeer of spoorwegovergangen verder van het perceel aanleggen, zodat bredere weg mogelijk is.	Er zijn enkele informatieavonden gehouden, ook specifiek voor bewoners aan de Parallelweg, waar opties zijn besproken. Daar waren zowel voor- als tegenstanders van zowel één als (deels) twee-richtingsverkeer. Op basis van omrijdafstanden en het beperkte aantal voertuigen is gekozen om op enkele delen twee richtingen in te stellen door enkele passeerhavens aan te leggen. Er is dus met omgeving samen een keus afgewogen, uitgelegd en tot stand gekomen. De locatie van de spoorwegovergang is afhankelijk van aantal factoren, zoals de hoogspanningsmast, de aanwezigheid van waterberging etc. De huidige locatie is ontwerptechnisch logisch. Verder leggen is dan ook niet aan de orde, ook al omdat verkeerskundig de noodzaak ontbreekt. Eénrichtingsverkeer is nodig i.v.m. grote omrijdbeweging die anders ontstaat als gevolg van afsluiten overweg Hamsestraat. Gezien de forse afname van de intensiteiten van auto en fietsverkeer is dit ook acceptabel.
		(3) Niet vermeld welke simulatie (rijcurves) dit betref en met welk vrachtverkeer rekening is gehouden. Ook niet aangegeven van welke verkeerssituatie uitgegaan is.	In het ontwerp zijn de algemene rijcurves (ontwerphandboek wegverkeer) gebruikt om de boogstralen en bochten te kunnen bepalen die nodig zijn bij afwikkelen van lange vrachtverkeer. Dit is als uitgangspunt gehanteerd om de benodigde verkeersruimte te bepalen. Uit het toepassen van de rijcurve blijkt dat dit haalbaar is, bij de verdere uitwerking wordt dit nader verfijnd en verbeterd. Wanneer er te grote boogstralen en verkeersruimte wordt toegepast leidt dit tot averechtse

		(4) Volgens indiener ontstaan er onoverzichtelijke en onveilige verkeerssituatie als voertuigen elkaar in de bochten niet kunnen passeren (Eindverslag).	werking m.b.t. de veiligheid. Incidenteel kan het zo zijn dat vrachtwagens even om elkaar moet wachten. Wel kunnen bij de verfijning van het ontwerp zogenaamde 'sleepsporen of rammelstroken' (halfverharding naast de rijbaan) worden aangebracht waar lange voertuigen dan gebruik van kunnen maken in de bochten. Uitzicht is daarbij, zoals indiener terecht stelt, van belang en daarvoor worden zogenaamde uitzichtdriehoeken toegepast en dienen groenstructuren laag te blijven.
		(5) Overleg 2 september: Indiener geeft aan dat de randweg en aansluiting Parallelweg nog dichter tegen perceel aankomt dan aanvankelijk gedacht, maar alle ruimte is nodig voor bedrijf.	De weg komt niet op de gronden van de indiener te liggen. In het ontwerp zijn de algemene rijcurves (ontwerphandboek wegverkeer) gebruikt om de boogstralen en bochten te kunnen bepalen die nodig zijn bij afwikkelen van lange vrachtverkeer.
		(6) Volgens indiener is de weg praktisch niet realiseerbaar en zal tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden.	We zijn van mening dat het ontwerp realistisch en praktisch uitvoerbaar is. Er is gewerkt met de geldende ontwerprichtlijnen en uitgangspunten die bij deze weg behoren en zo een duurzame en verkeersveilige inrichting wordt bereikt. We zullen bij de verdere uitwerking blijven zorgen dat de het ontwerp veilig en qua ontwerprichtlijnen wordt uitgevoerd.
		(7) Indiener is tegen hoge beplanting en of bomen (veroorzaakt schaduwwerking op gewassen en schoonmaakwerk en versnelde slijtage van constructie en risico vogels door de ruit). Indiener wil graag lage struikbegroeing, of begroeide wal en een maximale stuikhoogte toegezegd krijgen en waarborgen in bestemmingsplan (8) Eindverslag: lage beplanting opgenomen (9) waardering dat dat kan, maar graag opnemen in BP)	De groenstructuur langs de weg is een nadere uitwerking van het plan. Met welke groenelementen (bomen, stuiken, etc.) wordt gewerkt volgt in de definitieve ontwerputwerking, daarbij zal biodiversiteit (diversiteit groen) een voornaam onderdeel vormen. Exacte invulling kan desgewenst afgestemd worden met bewoners in bijvoorbeeld een nader ontwerpatelier.

		(10) Indiener kan zich niet vinden in de uitkomsten van het akoestische onderzoek: (10a) Indiener vraagt naar status gesprekken met ProRail over spoorwegonderdoorgang? En heeft voorkeur voor spoorwegonderdoorgang (11) Indiener verwijst naar eindverslag en akoestisch onderzoek cf. richtlijnen wordt betwijfeld; (12) Indiener stelt dat het een verouderd akoestische onderzoek betreft en ziet graag nieuw onderzoek met 'nieuwe' tweerichtingsvariant uitvoeren rond woonhuis met tuin.	In het besluit hogere grenswaarden is door middel van het akoestisch onderzoek onderbouwd waarom deze wordt verleend. In de ingediende zienswijze wordt alleen algemeen gesteld dat onvoldoende aangetoond is dat de hogere waarde nodig is, maar dit wordt niet verder onderbouwd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen aanvullende maatregelen zijn die de geluidsbelasting verlagen en het dus noodzakelijk is om een hogere grenswaarden vast te stellen. In een aanvullend bron- en overdrachtsanalyse wordt ook nog eens bevestigd dat er geen andere oplossingen zijn om het geluidniveau te verminderen. De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan zijn ter advisering voorgelegd aan de Omgevingsdienst Rivierenland. Zij heeft ten aanzien van het akoestisch onderzoek (geluid) een positief advies uitgebracht over zowel het onderzoek als over de tekst in het bestemmingsplan. Hiermee kan gesteld worden dat het onderzoek voldoet aan de gestelde wettelijke eisen en de gevolgen van geluid voldoende in beeld zijn gebracht. Met ProRail zijn de gesprekken gevoerd waarbij er nu uitgegaan wordt van een gelijkvloerse overweg, waarbij er voldoende compensatie te behalen valt bij het opheffen en/of verbeteren van andere spoorwegovergangen. In deze fase van planuitwerking wordt niet uitgegaan van een ongelijkvloerse overweg. In het bestemmingsplan wordt derhalve nu dus ook niet langer uitgegaan van een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Indien dit later aan de orde zou moeten komen zal er een aparte ruimtebeslag en ruimtelijke onderbouwing moeten plaatsvinden.
--	--	--	---

	(13) Indiener heeft geen metingen aangetroffen m.b.t. trillingen en verwacht impact voor de aangrenzende kassen; (14) In Eindverslag gezegd: geen trillingsonderzoek in dit stadium nodig, maar latere uitwerking; (15) Indiener verzoekt tot het voorafgaand aan vaststelling bestemmingsplan een onderzoek naar trillingen te worden uitgevoerd; (16) Indiener kan niet instemmen met BP zonder trillingsonderzoek.	In het kader van het bestemmingsplan is het op voorhand niet gebruikelijk een trillingsonderzoek uit te voeren. Er zijn geen landelijke verplichtingen om een trillingsonderzoek te verrichten. Er zijn weinig verhardingsovergangen in het traject, welke tot overmatige trillingen kunnen leiden. Tijdens de voorbereidingsfase gericht op uitvoering en realisatie ligt het echter in de rede om trillingsonderzoek uit te voeren als de verwachting toch bestaat dat bij de aanleg en/of definitieve kans op tijdelijke en/of definitieve trillingsschade kan ontstaan. In de vervolgfase (uitwerking van het ontwerp) wordt immers naar constructie en opbouw verharding en ondergrond gekeken en mede op basis daarvan is een gericht trillingsonderzoek nodig/wenselijk en zinvol.
	(17) Volgens indiener is onderzoek luchtkwaliteit onvoldoende representatief voor de verwachte nieuwe situatie, graag toelichting en nieuwe meting; (18) Indiener heeft twijfels of onderzoek cf. richtlijnen is uitgevoerd; (19) + (20) Indiener heeft bedenken bij de rekenresultaten in vergelijking tot andere rekenpunten.	Het onderzoek is uitgevoerd door een erkend deskundig bureau. Niet is aangegeven waarom het onderzoek onvoldoende representatief zou zijn. In de berekeningen wordt uitgegaan van de worstcasescenario en is uitgevoerd volgens de richtlijnen. Een nieuw onderzoek zal geen andere resultaten opleveren. De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan zijn ter advisering voorgelegd aan de Omgevingsdienst Rivierenland. Zij heeft ten aanzien van het onderzoek naar luchtkwaliteit een positief advies uitgebracht over zowel het onderzoek als over de tekst in het bestemmingsplan. Hiermee kan gesteld worden dat het onderzoek voldoet aan de gestelde wettelijke eisen en de gevolgen van geluid voldoende in beeld zijn gebracht.
	(21) De beoogde waterberging heeft volgens indiener gevolgen voor aantrekken van vogels. En indiener is bezorgd over het feit dat vogels tegen de kassen aanvliegen. Graag waterberging aan de andere zijde van de Randweg positioneren; (22) Waterberging is volgens indiener onvoldoende uitgewerkt, graag voorafgaand aan vastlegging bestemmingsplan waterbergingsonderzoek uitvoeren door risico op vaststellen van een onuitvoerbaar bestemmingsplan; (23) Indiener heeft waardering dat nadelige effecten en maatregelen te nemen zijn, echter verzoek om dat nu te doen binnen vaststelling bestemmingsplan.	Voor het bestemmingsplan is een uitvoerige watertoets (waterbergingsonderzoek) opgesteld en is de watercompensatie bepaald. Dit is zorgvuldig en nauwgezet afgestemd met het Waterschap. De compensatie is onder meer gesitueerd tussen de randweg en het perceel van indiener. Om daarmee een zo efficiënt mogelijk inpassing in het landschap te bewerkstelligen. De suggestie om de watercompensatie aan de andere zijde van de randweg te leggen heeft een negatieve impact op het landschap en vraagt om onredelijk veel en extra grondgebruik. De zorg van indiener op vogels tegen de kassen wordt meegenomen in de nadere uitwerking. In overleg met indiener zijn maatregelen voorstelbaar om de zorg van vogels tegen de kassen weg te nemen. En het nog uit te werken groenplan kan daarbij helpen evenals maatregelen om overlast van vogels tegen kassen zoveel als mogelijk te voorkomen.

		Conclusie 1: Schade aan de gewassen en kassen door beplanting en de (aanleg van) de waterberging.	De groenstructuur langs de weg is een nadere uitwerking van het plan. Met welke groenelementen (bomen, stuiken, etc.) wordt gewerkt volgt in de definitieve ontwerputwerking, daarbij zal biodiversiteit (diversiteit groen) een voornaam onderdeel vormen. Exacte invulling zal desgewenst afgestemd worden met bewoners in bijvoorbeeld een nader ontwerpatelier.
		Conclusie 2: Schade aan de kassen en woonhuis door trilling van zwaar verkeer.	In het kader van het bestemmingsplan is het op voorhand niet gebruikelijk een trillingsonderzoek uit te voeren. Er zijn geen landelijke verplichtingen om een trillingsonderzoek te verrichten. Er zijn weinig verhardingsovergangen in het traject, welke tot overmatige trillingen kunnen leiden. Tijdens de voorbereidingsfase gericht op uitvoering en realisatie ligt het echter in de rede om trillingsonderzoek uit te voeren als de verwachting toch bestaat dat bij de aanleg en/of definitieve kans op tijdelijke en/of definitieve trillingsschade kan ontstaan. In de vervolgfase (uitwerking van het ontwerp) wordt immers naar constructie en opbouw verharding en ondergrond gekeken en mede op basis daarvan is een gericht trillingsonderzoek nodig/wenselijk en zinvol.
		Conclusie 3: Nadelige gevolgen voor de bewoners/gebruikers van ons perceel/onze woning als gevolg van geluidstoename, luchtverontreiniging etc..	De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan zijn ter advisering voorgelegd aan de Omgevingsdienst Rivierenland. In het advies zijn een aantal opmerkingen gemaakt over enkele onderzoeken en/of de tekst in het bestemmingsplan. Daarnaast heeft zij over een aantal onderzoeken en bijhorende tekst akkoord bevonden. De opmerkingen zijn verwerkt. Hiermee kan gesteld worden dat de uitgevoerde onderzoeken voldoen aan de gestelde wettelijke eisen en de gevolgen van de aanleg van de randweg voldoende in beeld zijn gebracht.
		Conclusie 4: Waardevermindering woonhuis en afname woongenot door geluidsoverlast en verslechtering van luchtkwaliteit.	Als indiener van mening is dat er waardevermindering aan de orde is van de woning i.v.m. de een hogere geluidbelasting heeft indiener de mogelijkheid planschade in te dienen. Hiervoor is het instrument van planschade voor bedoeld. Indiener kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen bij het college van burgemeester en wethouders. Daarna zal gekeken worden of er sprake is van planschade en of indiener recht heeft op vergoeding. Indiener dient rekening te houden met een drempelwaarde (normaal maatschappelijk risico). Uiteraard is de gemeente bereid hierin de benodigde informatie te geven en de daarvoor geldende regelgeving en procedures te volgen en toe te passen.

8	Bewoner, Parallelweg 25a, Opheusden	Er wordt onvoldoende gemotiveerd dat er minder verkeer gebruik zal maken van de Parallelweg. Indiener verwacht meer zwaar vrachtverkeer.	Onder 'bijlage 1 Variantenstudie' bij het Bestemmingsplan is de studie van RHDHV opgenomen en daarin zijn m.b.v. het verkeersmodel de verschillende varianten en oplossingsrichtingen onderzocht. Daarin zijn de verkeersintensiteiten in beeld gebracht op de hoofdwegen in de kern Opheusden. Het bestemmingsplan inclusief de bijlagen hebben ter inzage gelegen en daarmee is inzicht gegeven in de verkeersintensiteiten. Uit de studie valt af te leiden dat de doorgaande wegen door Opheusden (Dalwagenseweg, Burg. Lodderstraat en de Tielsestraat) de intensiteiten sterk daalt en dat ook op de parallelweg de intensiteiten afnemen. Incidenteel kan vanwege het instellen van twee richtingsverkeer op twee wegvakken van de parallelweg er een marginale toename van vrachtverkeer ontstaan. Maar met de afname van het totale verkeersintensiteit op de parallelweg, almede de afname van fietsers op de parallelweg en het verplaatsen van deze fietsers naar het nieuwe vrijliggende fietspad langs de randweg, is dit te beschouwen als een zeer acceptabel situatie.
		Indiener verwacht schade door geluids- en trillingshinder als gevolg van toename zwaar vrachtverkeer. In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet deugdelijk gemotiveerd / onderzocht dat hier geen sprake van zal zijn.	In het kader van het bestemmingsplan is het op voorhand niet gebruikelijk een trillingsonderzoek uit te voeren. Er zijn geen landelijke verplichtingen om een trillingsonderzoek te verrichten. Er zijn weinig verhardingsovergangen in het traject, welke tot overmatige trillingen kunnen leiden. Tijdens de voorbereidingsfase gericht op uitvoering en realisatie ligt het echter in de rede om trillingsonderzoek uit te voeren als de verwachting toch bestaat dat bij de aanleg en/of definitieve kans op tijdelijke en/of definitieve trillingsschade kan ontstaan. In de vervolgfase (uitwerking van het ontwerp) wordt immers naar constructie en opbouw verharding en ondergrond gekeken en mede op basis daarvan is een gericht trillingsonderzoek nodig/wenselijk en zinvol.

	Volgens indiener is het ontwerpbesluit de hogere grenswaarden die gelijktijdig met OBP ter inzage ligt onvoldoende rekening gehouden met ernstige geluidhinder aan spoorzijde.	In het besluit hogere grenswaarden is door middel van het akoestisch onderzoek onderbouwd waarom deze wordt verleend. In de ingediende zienswijze wordt alleen algemeen gesteld dat onvoldoende aangetoond is dat de hogere waarde nodig is, maar dit wordt niet verder onderbouwd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen aanvullende maatregelen zijn die de geluidsbelasting verlagen en het dus noodzakelijk is om een hogere grenswaarden vast te stellen. In een aanvullend bron- en overdrachtsanalyse wordt ook nog eens bevestigd dat er geen andere oplossingen zijn om het geluidniveau te verminderen. Er is geen sprake van cumulatie omdat ten gevolge van de Betuwelijn en Betuweroute de wettelijke voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Daarmee is in onze ogen het geluidonderzoek goed uitgevoerd
	Geluidshinder als gevolg van de randweg aan andere zijde van het spoor (Parallelweg dus) is onvoldoende onderzocht.	Er is een volwaardig onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaaai. Uit het onderzoek blijkt dat wat betreft de woningen aan de Parallelweg alleen de voorgevel en in een aantal gevallen één zijgevel van de woningen een overschrijding kent. In alle gevallen is er sprake van één of meer geluidsluwe gevel(s) (= een gevel waarop de geluidsbelasting minder is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde). De achtergevel is altijd geluidsluw, zodat er ook een geluidsluwe buitenruimte is. Het aspect geluid (akoestiek) is in onze ogen daarmee voldoende onderzocht.
	Indiener wil geen tweerichtingen verkeer ter hoogte van de Parallelweg 25a.	Indiener bedoeld waarschijnlijk dat de veiligheid voor fietsers minder goed wordt als gevolg van twee richtingen. Het autoverkeer op de Parallelweg neemt substantieel af. Het wordt per saldo dus rustiger op de parallelweg en bovendien komt er een goed alternatief langs de randweg, een twee richtingen breed en vrijliggend fietspad waar fietsers uit Opheusden richting Kesteren gebruik van zullen gaan maken.
	Er is volgens indiener onvoldoende rekening gehouden met de belangen van (een gedeelte) van de Parallelweg.	Er zijn enkele informatieavonden gehouden, ook specifiek voor bewoners aan de Parallelweg, waar opties zijn besproken. Daar waren zowel voor- als tegenstanders van zowel één als (deels) twee-richtingsverkeer. Op basis van omrijdafstanden en het beperkte aantal voertuigen is gekozen om op enkele delen twee richtingen in te stellen door enkele passeerhavens aan te leggen. Er is een zorgvuldige belangenafweging geweest, waarbij o.a. omrijdafstand en veiligheid in een breder verband zijn afgewogen.

		Indiener geeft aan dat de veiligheid van fietsers wellicht groter wordt bij twee richtingsverkeer Parallelweg. Indiener vindt dit niet deugdelijk gemotiveerd.	Indiener bedoelt waarschijnlijk dat de veiligheid voor fietsers minder goed wordt als gevolg van (deels) twee richtingen. Het autoverkeer op de Parallelweg neemt substantieel af. Het wordt per saldo dus rustiger op de parallelweg en bovendien komt er een goed alternatief langs de randweg, een twee richtingen breed en vrijliggend fietspad waar fietsers uit Opheusden richting Kesteren gebruik van zullen gaan maken. De Parallelweg is nu nog een belangrijke fietsroute tussen Opheusden en Kesteren en v.v. en zal deze functie verliezen. Er zal dus nog zeer beperkt fietsverkeer zijn t.b.v. aanwonenden.
		Indiener stelt dat er van waardevermindering sprake is door verkeersaantrekkende werking op Parallelweg, dit leidt tot (financiële) planschade.	Als indiener van mening is dat er waardevermindering aan de orde is van de woning i.v.m. de een hogere geluidbelasting heeft indiener de mogelijkheid planschade in te dienen. Hier is het instrument van planschade voor bedoeld. Indiener kan een deel van de eventuele waardevermindering hierin terug eisen waarbij in de regeling gewerkt wordt met de drempelvoorwaarde. Uiteraard is de gemeente bereid hierin de benodigde informatie te geven en de daarvoor geldende regelgeving en procedures te volgen.
9	Eigenaar Hogeveldseweg 5a-9 Kesteren (Tielsestraat)	Het huidige tracé is volgens indiener niet volledig en goed onderzocht, het lijkt indiener verstandig om een variantenstudie volledig te maken.	Onder 'bijlage 1 Variantenstudie' bij het Bestemmingsplan is de studie van RHDHV opgenomen en daarin zijn m.b.v. het verkeersmodel de verschillende varianten en oplossingsrichtingen onderzocht. Daarin zijn de verkeersintensiteiten in beeld gebracht op de hoofdwegen in de kern Opheusden. Het bestemmingsplan inclusief de bijlagen hebben ter inzage gelegen en daarmee is inzicht gegeven in de verkeersintensiteiten. Uit de studie valt af te leiden dat de doorgaande wegen door Opheusden (Dalwagenseweg, Burg. Lodderstraat en de Tielsestraat) de intensiteiten sterk daalt en dat ook op de Parallelweg de intensiteiten afnemen.
		Indiener stelt dat de bestemmingsplangrens over zijn perceel loopt en zo wordt de inrit en toegang tot zijn terrein volgens indiener geblokkeerd (toegang tot terrein te dicht op rotonde en gevaar i.v.m. dode hoek). En ontwerp gaat ten koste van 11 parkeerplaatsen.	Gekozen is om het perceel aan de Tielsestraat nog niet aan te passen binnen het bestemmingsplan randweg. Bij realisatie van de randweg zal een maatwerk beoordeling plaatsvinden in welke mate het perceel kan worden aangesloten op de randweg.

		Indiener doet suggestie tracé via Marktstraat te laten verlopen en aansluiting met boog aan te sluiten (bijv. zoals Cuneraweg op Heuningstraat in Ochten).	De afweging een tracé via de Marktstraat en het huidige verloopt is zorgvuldig tegen elkaar afgewogen, daarbij is de keus gemaakt om de Tielsestraat aan te sluiten ter hoogte van . Industrieweg, vanwege het feit dat verkeer daarmee zo snel mogelijk naar de randweg wordt afgeleid en niet langer over de Tielsestraat hoeft te rijden. Bovendien is de Marktstraat nu afgewaardeerd tot een fietsstraat ten gunste van de verkeersveiligheid voor de fietsers.
10	Bewoner, Hamsestraat 75, Opheusden	Middels deze mail willen wij bezwaar maken tegen het onderstaand geluidshinder Wij wonen aan de hamsestraat 75 vast aan de waterberging waar veel natuurschoon zit en u wilt d.m.v. onderstaand toe staan dat de geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde komt te zitten. Een ieder moet zich houden aan de geluidsnormen anders word je gestraft of krijg je geen vergunning en de gemeente past even een artikel 83 toe en de geluidsnormen mogen omhoog. Lekker makkelijk maar zo werkt het niet, wat gaat de gemeente doen om die geluidshinder tegen te gaan?	In het besluit hogere grenswaarden is door middel van het akoestisch onderzoek onderbouwd waarom deze wordt verleend. In de ingediende zienswijze wordt alleen algemeen gesteld dat onvoldoende aangetoond is dat de hogere waarde nodig is, maar dit wordt niet verder onderbouwd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen aanvullende maatregelen zijn die de geluidsbelasting verlagen en het dus noodzakelijk is om een hogere grenswaarden vast te stellen. In een aanvullend bron- en overdrachtsanalyse wordt ook nog eens bevestigd dat er geen andere oplossingen zijn om het geluidniveau te verminderen. Ook de gemeente is gehouden aan de wettelijke eisen en normen die de wet stelt. Om aan te tonen dat voldaan kan worden aan de gestelde wettelijke eisen en normen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn ter advisering voorgelegd aan de Omgevingsdienst Rivierenland. Zij heeft ten aanzien van het akoestisch onderzoek (geluid) een positief advies uitgebracht over zowel het onderzoek als over de tekst in het bestemmingsplan. Hiermee kan gesteld worden dat het onderzoek voldoet aan de gestelde wettelijke eisen en de gevolgen van geluid voldoende in beeld zijn gebracht. Daarbij heeft Omgevingsdienst opgemerkt dat voor een aantal woningen de geluidsbelasting wordt overschreden en dat voor deze woningen een besluit hogere grenswaarden moet worden genomen. Ook aan het toepassen van de mogelijkheid om de maximale geluidsbelasting te verhogen zijn voorwaarden verbonden. Aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Daarbij is ook gekeken of het nemen van een hogere grenswaarden gevolgen heeft voor een goed- en woonklimaat. Daar is in deze situatie geen sprake van.