

**REACTIENOTA ZIENSWIJZEN
BESTEMMINGSPLAN BUITENGEBIED,
AANSLUITING A28**

GEMEENTE OLDEBROEK

**Reactienota Zienswijzen
bestemmingsplan Buitengebied,
aansluiting A28**

Code 20160362 / 10-08-2018

GEMEENTEN OLDEBROEK 20160362 / 10-08-2018
REACTIENOTA ZIENSWIJZEN
BESTEMMINGSPLAN BUITENGEBIED, AANSLUITING A28

INHOUDSOPGAVE

blz

1. INLEIDING	1
2. TERINZAGELEGGING ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN	1
3. REACTIE OP ALGEMENE THEMA'S IN ZIENSWIJZEN	3
3. 1. Verkeersmodel	3
3. 2. Luchtkwaliteit	5
3. 3. Wegverkeerslawaaï	6
3. 4. Sluipverkeer en ligging fietspad Voskuilerdijk	8
3. 5. Lelystad Airport	10
3. 6. Economische uitvoerbaarheid	11
4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN	12
4. 1. Reclamanten 1	12
4. 2. Rijkswaterstaat Oost-Nederland	15
4. 3. Reclamanten 3	16
4. 4. Reclamant 4	17
4. 5. Keegstra Advies & Mediation, namens Scheffer Car en Truckwash b.v., Kings Grillkippen, Houthandel van Gelder, Ter Weele Vlees en Vleeswaren en Reclamanten 5	24
4. 6. Bedrijvenkring Oldebroek	26
4. 7. Reclamanten 7: 22 inwoners van Wezep met een gelijklopende zienswijze	26
4. 8. Reclamanten 8	32
4. 9. Reclamanten 9	35
4. 10. Gelderse Natuur en Milieu Federatie (GNMF)	36
4. 11. Reclamant 11	39
4. 12. Reclamant 12	41
4. 13. Reclamanten 13	45
4. 14. Stichting De Akker Oldebroek	47
4. 15. Reclamanten 15	48
4. 16. Reclamanten 16	49
5. OVERZICHT AANPASSINGEN BESTEMMINGSPLAN	51
5. 1. Aanpassingen bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijzen	51
5. 2. Ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan	51

BIJLAGEN

Bijlage 1	Onderzoek omgevingsaspecten Voskuilerdijk 19
Bijlage 2	Verkeersmodel Oldebroek

1. INLEIDING

In deze Reactienota Zienswijzen zijn de binnengekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting A28 samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. In het tweede hoofdstuk is eerst de procedure omschreven en is aangegeven wie een zienswijze hebben ingediend. Een aantal onderwerpen komt terug in meerdere zienswijzen. Deze onderwerpen zijn voorzien van een algemene beantwoording in hoofdstuk 3. In de beantwoording van de zienswijzen wordt, indien het betreffende onderwerp in de zienswijze is opgenomen, hiernaar verwezen. De samenvatting en de beantwoording van de zienswijzen op het bestemmingsplan zijn opgenomen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 zijn de aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

2. TERINZAGELEGGING ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN

Het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting A28 en de ontwerpomgevingsvergunning kap voor een aantal bomen nabij de nieuwe aansluiting hebben overeenkomstig artikel 3:8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van woensdag 6 december 2017 gedurende zes weken tot en met dinsdag 16 januari 2018 ter inzage gelegen. Hiervan is vooraf openbare kennisgeving gedaan in de Nederlandse Staatscourant en in de huis-aan-huis bladen.

Op grond van artikel 3.31 lid d van de Wet ruimtelijke ordening kan een ieder bij de gemeenteraad schriftelijk of mondeling hun zienswijzen naar voren brengen. Van de mogelijkheid tot het indienen van een schriftelijke zienswijze hebben 42 reclamanten gebruik gemaakt. Conform het bepaalde in de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de persoonsgegevens van de reclamanten geanonimiseerd. Dat betekent dat namen en adressen van reclamanten niet zijn opgenomen in deze reactienota ter bescherming van de privacy. Namen van organisaties en bedrijven en vertegenwoordigers van reclamanten zijn wel opgenomen.

Van de mogelijkheid tot het schriftelijk kenbaar maken van zienswijzen betreffende het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeenteraad is gebruik gemaakt door:

1. Reclamanten 1
2. Rijkswaterstaat Oost-Nederland
3. Reclamanten 3
4. Reclamant 4
Keegstra Advies & Mediation, namens Scheffer Car en Truckwash b.v., Kings Grillkippen, Houthandel van Gelder, Ter Wee Vlees en Vleeswaren en Reclamanten 5
5. Bedrijvenkring Oldebroek
6. Reclamanten 7: 22 inwoners van Wezep met een gelijkluidende zienswijze
7. Reclamanten 8
8. Reclamanten 9
9. Gelder Natuur en Milieu Federatie
10. Reclamant 10
11. Reclamant 11

- 12. Reclamanten 13
- 13. Stichting De Akker Oldebroek
- 14. Reclamanten 15
- 15. Reclamant 16

Alle zienswijzen zijn, bij het hanteren van de verzendtheorie, binnen de termijn ingediend. Er is een aantal zienswijzen dat niet direct aan de raad is gericht. Deze zienswijzen zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 2:3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) onverwijld doorgezonden naar uw raad.

3. REACTIE OP ALGEMENE THEMA'S IN ZIENSWIJZEN

3. 1. Verkeersmodel

Wettelijk kader

In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar wegverkeerslawaaï. Op basis daarvan zijn ontwerpbesluiten hogere waarden genomen door de gemeente Oldebroek en de provincie Gelderland. Hiermee wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving. Een bestemmingsplan mag namelijk pas worden vastgesteld door de gemeenteraad als de benodigde hogere waarden besluiten zijn genomen door het bevoegd gezag. Met de procedure tot nu toe en de uitgevoerde onderzoeken is aan de wettelijke plicht voldaan. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel uit 2016. Daarnaast is op het gebied van verkeer en vervoer geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat sprake is van een goede verkeersafwikkeling.

Het MER en het bijbehorende akoestische onderzoek is gebaseerd op een verkeersmodel uit 2016, opgesteld door Antea Group. Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen hebben de gemeenten Oldebroek en Hattem begin 2018 verkeerstellingen uit laten voeren op 16 verschillende locaties in en rondom de kern Wezep en Hattemerbroek, ook in het wegvak van de Zuiderzeestraatweg dat is gelegen in het grondgebied van Hattem. Deze telcijfers zijn als input gebruikt voor het nieuwe verkeersmodel. Dit verkeersmodel dient onder andere als extra toelichting voor de inwoners van Wezep en Hattemerbroek en is meer gedetailleerd. Op basis hiervan is ook het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï geactualiseerd. Reclamanten (dat zijn de mensen die een zienswijze hebben ingediend) brengen namelijk het volgende kernpunt onder aandacht bij de gemeente: verkeerstoename en geluidsoverlast als gevolg van de verplaatsing van de aansluiting van de A28 en de realisatie van Bedrijvenpark H2O. Door de verplaatsing van de aansluiting op de A28 is een aantal reclamanten daarnaast bang dat er nieuwe routes voor sluipverkeer ontstaan.

Aanpak

Adviesbureau BVA heeft de wegvakken van het onderliggende wegennet van Wezep en Hattemerbroek toegedeeld aan het Nationaal rekenmodel (NRM) 2017 met basisjaar 2018. Op basis van herkomst- en bestemmingen binnen het gebied, telcijfers en de verkeersgeneratie van H2O, is het verkeer over het netwerk gespreid en waar nodig geijkt. Op deze manier zijn verkeersprognoses ontstaan voor: 2018 (basisjaar), 2030 inclusief voorgenomen plan (H2O + verlegde aansluiting A28) en 2030 exclusief voorgenomen plan (= autonome situatie). Het verkeersmodel is opgenomen als bijlage bij deze reactienota.

Verkeersbewegingen

Het nieuwe verkeersmodel geeft meer inzicht. Uit het model blijkt dat als de aansluiting op de A28 wordt verplaatst en de nieuwe verbindingsweg N308 er komt,

het aanzienlijk rustiger wordt op de Zuiderzeestraatweg tussen de bestaande N308 en de Stationsweg. Afhankelijk van de locatie neemt het verkeer hier met circa 2.000 mvt/etmaal af ten opzichte van het basisjaar. Het (zuid)westelijke deel van Wezep krijgt met de voorgenomen plannen naar de toekomst toe (2030) fors minder verkeer te verwerken.

Het (noord)oostelijke deel van Wezep krijgt meer verkeer te verwerken van en naar de nieuwe aansluiting op de A28. Het gaat om onder andere de toeleidende wegvakken van de rotonde Duurzaamheidstraat - Rondweg die in de huidige situatie geen gebruikelijke route is voor doorgaand verkeer. Met de komst van de nieuwe aansluiting op de A28 is dit wel het geval. De Rondweg krijgt in 2030 tussen de Duurzaamheidstraat en de Zuiderzeestraatweg circa 5.500 mvt/etmaal meer verkeer te verwerken ten opzichte van het basisjaar. De Duurzaamheidstraat waar nu vrijwel geen verkeer op rijdt krijgt 10.000 mvt/etmaal meer te verwerken ten opzichte van het basisjaar. Ook de Zuiderzeestraatweg richting Bedrijvenpark H2O wordt drukker.

Conclusie verkeersmodel

De verkeerstoename in het noordoostelijke deel van Wezep is voor de inwoners in dit deel een zorg. Met de opwaardering van de rotonde Duurzaamheidstraat - Rondweg in de toekomst en het feit dat de verkeersintensiteiten de capaciteitswaarden van de wegen ook in de toekomst niet zullen overschrijden, is er geen sprake van een onaanvaardbare verkeerssituatie. Effecten op het gebied van luchtkwaliteit blijven beneden de grenswaarden (zie hiervoor ook paragraaf 3.2) en de Wet geluidhinder geeft voldoende beschermingsmogelijkheden om het akoestisch klimaat aanvaardbaar te houden (zie hiervoor ook paragraaf 3.3).

Nut en noodzaak

Het eventueel niet verplaatsen van de aansluiting op de A28 bij Wezep stuit op aanzienlijk meer overwegende bezwaren vanuit verkeerskundig en milieukundig perspectief dan het wel verplaatsen. Uit het MER komt de nut en noodzaak naar voren voor het verplaatsen van de aansluiting op de A28. Als de aansluiting niet wordt verplaatst zorgt de verkeersgeneratie van Bedrijvenpark H2O samen met de autonome verkeersgroei voor een onaanvaardbare verkeerssituatie in de kern Wezep. Onder andere de Zuiderzeestraatweg en de aansluiting van de bestaande aansluiting op de A28 met de N308 zijn knelpunten, maar ook de Rondweg. Hier is dan structureel filevorming in de spits te verwachten en veel vrachtverkeer gedurende de dag door de kern. De nadelige gevolgen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en milieu maken het verplaatsten van de aansluiting noodzakelijk.

Omdat het nieuwe verkeersmodel geen onverwachte verkeersstijgingen elders in de kern laat zien voor de situatie 2030 inclusief volledige realisatie van Bedrijvenpark H2O, is tot slot de verwachting dat door de aanwezigheids en het gebruik van de hoofdwegenstructuur in Wezep en Hattemerbroek, zoals blijkt uit het nieuwe verkeersmodel, er geen ongewenste hoeveelheden sluipverkeer gaat ontstaan.

Informatieavond 9 juli 2018

Naar aanleiding van de nieuwe verkeerstellingen begin 2018 en het verkeersmodel dat is opgesteld is op 9 juli 2018 een informatieavond georganiseerd om reclamanten en andere belangstellenden bij te praten over de uitkomsten van het gevoerde onderzoek. Het verkeersmodel heeft ertoe geleid dat het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï als gevolg van de verplaatsing van de aansluiting op de A28 opnieuw is uitgevoerd. Dit heeft ook geleid tot de terinzagelegging van gewijzigde besluiten hogere waarde van zowel de provincie Gelderland als de gemeente Oldebroek. De belanghebbenden van de ontwerp hogere waardenbesluiten zijn voorafgaand aan de informatieavond in een aparte bijeenkomst bijgepraat over de gewijzigde hogere waardenbesluiten en de resultaten van het verkeersmodel. De hogere waardenbesluiten zijn definitief voor de vaststelling van het bestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting A28.

3. 2. Luchtkwaliteit

Verschillende reclamanten gaan in hun zienswijzen in op het aspect luchtkwaliteit en verwachten dat als gevolg van de verplaatsing van de aansluiting op de A28 de luchtkwaliteit zal verslechteren.

Op grond van de Wet milieubeheer moet in een bestemmingsplan inzicht worden gegeven in de gevolgen van een ontwikkeling op de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen ten aanzien van een aantal luchtverontreinigende stoffen. In de ruimtelijke ordening zijn met name de stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) van belang. In de rapportage 'Luchtkwaliteit in het kader van drie bestemmingsplannen' van Rho adviseurs voor leefruimte van 17 mei 2018 is de luchtkwaliteit berekend langs maatgevende wegen en bij woningen voor de worst case-situatie: het rekenjaar 2019 met volledige planontwikkeling.¹ Deze worstcase zal in werkelijkheid nooit optreden, maar is wel gebruikelijk om te laten zien omdat hierbij nog geen rekeningen is gehouden met mogelijke toemonstige schonere auto's. Voor het ontwerpbestemmingsplan was ook al een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Op basis van het nieuwe verkeersmodel en de gewijzigde verkeerscijfers is het onderzoek geactualiseerd.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Het rekenjaar is 2019. In de toekomst worden auto's schoner, indien met de hogere emissiewaarden voor 2019 wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zal dit daarom ook in de daaropvolgende jaren het geval zijn.
- Volledige planrealisatie, bestaande uit de nieuwe aansluiting op de A28 en de complete invulling van Bedrijvenpark H2O.
- Verkeersintensiteiten voor het jaar 2030. Aangezien de autonome intensiteiten voor 2030 hoger zijn, wordt een grotere emissie berekend dan in 2019 zal plaatsvinden. Indien dit aan de grenswaarden voldoet, zal de werkelijke situatie voor 2019 ook voldoen.

¹ Het luchtkwaliteitsonderzoek is geupdate met de nieuwste verkeersgegevens van begin 2018.

- Voor de maatgevende wegen zijn de verkeersintensiteiten gemodelleerd in STACKS. Dit zijn de wegen waar sprake is van een toename van verkeer ten gevolge van de realisatie van Bedrijvenpark H2O en de nieuwe ontsluiting vanaf de A28.

Uit deze rapportage blijkt dat de NO₂-emissie het hoogst is direct langs de A28 (29,5 µg/m³) en PM₁₀-emissie het grootst langs de Duurzaamheidstraat (22,8 µg/m³, de NO₂-emissie bedraagt hier 22,8 µg/m³). Deze waarden voldoen ruimschoots aan de grenswaarde van 40 µg/m³. De berekende waarden bij woningen liggen allemaal lager en zijn nergens hoger dan 18,1 µg/m³.

3. 3. Wegverkeerslawaaï

A28

Verschillende reclamanten hebben een zienswijze ingediend over de geluidsbelasting die ze ervaren van de A28. Dit bestemmingsplan voorziet in de verplaatsing van de aansluiting op de A28 bij Wezep naar de entree van het Bedrijvenpark H2O. In dit geval gaat het om een verplaatsing en op grond van die verplaatsing zal in totaal geen toename van verkeersbewegingen optreden. De verdeling daarvan over de wegen leidt wel tot veranderingen.

Voor wegverkeer gelden verschillende toetsingskaders: voor rijkswegen gelden de Wet milieubeheer en geluidproductieplafonds (GPP's), voor overige wegen waar harder dan 30 km/uur mag worden gereden geldt de Wet geluidhinder en voor het overige geldt 'een goede ruimtelijke ordening' op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In het kader van de goede ruimtelijke ordening moet wel naar cumulatie van de verschillende geluidsoorten worden gekeken.

Voor de rijksweg A28 liggen er referentiepunten langs de weg waar de GPP's gelden. Als gevolg van het verleggen van de aansluiting bij Wezep moeten de referentiepunten ter plaatse van deze aansluiting worden verlegd, omdat deze fysiek op de plek van de nieuwe aansluiting liggen. Verder zullen de geluidsschermen ter plaatse van de huidige aansluiting worden gesloten. Tenslotte is onderzocht of op een gedeelte van de weg dubbellaags ZOAB moet worden aangelegd om te waarborgen dat aan de bestaande GPP's wordt voldaan als gevolg van de groei van het verkeer, zowel autonoom als vanwege de realisatie van het bedrijventerrein. Als aan de GPP's wordt voldaan, is geborgd dat de geluidbelasting vanwege de A28 nergens toeneemt als gevolg van de planontwikkeling (i.c. het verleggen van de aansluiting én de ontwikkeling van Bedrijvenpark H2O). Het onderzoek naar de GPP's, de afweging hierover, de eventuele maatregelen die in dat kader nodig zijn en het besluit hieromtrent worden in een aparte procedure opgepakt. Planning is dat dit onderzoek in het najaar van 2018 wordt uitgevoerd.

Lokale wegen

Voor de lokale wegen wordt per weg getoetst aan de voorkeurs- en maximale grenswaarden. De grenswaarden en het toetsingskader verschillen per situatie: aanleg nieuwe weg, reconstructie bestaande weg of alleen de effecten van toename verkeer op bestaande wegen. Naast akoestische gevolgen van de realisatie

van de nieuwe provinciale en gemeentelijke verbindingsweg en de reconstructie van de twee kruispunten is tevens onderzoek gedaan naar het uitstralingseffect van de volledige ontwikkeling. Dit betreft wegen en/of weggedeelten die fysiek niet aangepast worden, maar waar wel mogelijke effecten aan de orde kunnen zijn door de aanpassingen aan andere wegen/ weggedeelten. Hierbij is niet alleen de wijziging van de verkeersstromen als gevolg van de gewijzigde ontsluitingsstructuur meegenomen maar ook de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de realisatie van Bedrijvenpark H2O. In het kader van het MER en de goede ruimtelijke ordening is ook de gecumuleerde waarde per woning beoordeeld en vergeleken met de huidige gecumuleerde geluidbelasting en hoe die geluidbelasting zich autonoom ontwikkeld.

Op grond van de Wet geluidhinder moet worden onderzocht wat de gevolgen zijn van de verplaatsing van de aansluiting voor de geluidsbelasting op omliggende woningen. Voor aan te passen bestaande wegen of weggedeelten is de eerste toetsingsmaat of sprake is van een toename van 2 dB ten opzichte van de huidige situatie (met als ondergrens 48 dB). Als dit het geval is geldt de geluidbelasting in de huidige situatie (of 48 dB als de huidige geluidbelasting lager is) de voorkeurgrenswaarde en dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. Voor dit project is dat aan de orde bij een aantal gemeentelijke en provinciale wegen.

Bevoegd gezag voor het vaststellen van hogere waarden zijn respectievelijk de gemeente Oldebroek en de provincie Gelderland. Bevoegd gezag voor de A28 is Rijkswaterstaat. De geluidsbelasting die reclamanten van de A28 ervaren staat dan ook los van dit project en de gemeente Oldebroek heeft hier geen invloed op. Aan de hoofdrijbaan van de A28 zelf wordt niets gewijzigd, het betreft een verplaatsing van de aansluiting op de A28, de op- en afritten naar de A28 maken ook deel hiervan uit en wijzigen dus wel door de verplaatsing. Het college van Oldebroek heeft begrip voor de zorgen over de geluidssituatie, maar dit bestemmingsplan staat daar los van. Uiteraard zal de gemeente er op toe zien dat de GPP's goed geregeld worden. In het najaar van 2018 wordt de procedure tot aanpassing van de GPP's opgestart in nauw overleg uiteraard met Rijkswaterstaat.

In het MER is onderzocht wat er autonoom (zonder de ontwikkeling van Bedrijvenpark H2O en de verplaatsing van de aansluiting op de A28) gebeurt, wat er gebeurt als het bedrijvenpark er wel komt maar de nieuwe aansluiting op de A28 niet en wat er gebeurt bij de planontwikkeling inclusief het verplaatsen van de aansluiting. In het MER is gebleken dat er bij 329 woningen in en om het plangebied potentiële gevolgen voor de geluidbelasting kunnen optreden. Geconcludeerd wordt dat ten gevolge van het invullen van het plan de geluidsbelasting op de lokale wegen (Duurzaamheidstraat, Rondweg en de Zuiderzeestraatweg) toeneemt. Hiertegenover staat het feit dat de geluidsbelasting op de woningen nabij de Rondweg afneemt. De negatieve geluidseffecten die optreden ten gevolge van het voornemen kunnen voor een groot deel op doelmatige wijze teruggebracht worden, zodat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Uit tabel 7.4 (zie hieronder) uit het MER blijkt dat, uitgaande van de gecumuleerde geluidbelasting, er ten opzichte van de autonome situatie (dus zonder de ontwikkeling van Bedrijvenpark H2O en de verplaatsing van de aansluiting op de A28) met het voornemen (met de ontwikkeling van

Bedrijvenpark H2O en de verplaatsing van de aansluiting op de A28) inclusief maatregelen er per saldo minder woningen zijn in de klassen 'zeer slecht', 'slecht' en 'tamelijk slecht'. Dit is ook het geval ten opzichte van het 'ontsluitingsscenario' uit het MER, waarbij de aansluiting niet wordt verplaatst en alle verkeer via de huidige aansluiting bij Wezep moet.

	goed	redelijk	matig	tamelijk slecht	slecht	Zeer slecht	totaal
Autonome situatie	0	37	147	117	27	1	329
Voornemen	0	36	108	154	31	0	329
Voornemen incl. mitigerende maatregelen	1	45	159	98	26	0	329

Tabel 7.4 beoordeling conform MKM-methodiek van het Voornemen (inclusief mitigerende maatregelen)

	goed	redelijk	matig	tamelijk slecht	slecht	Zeer slecht	totaal
Autonome situatie	8	58	184	68	10	1	329
Ontsluitingsscenario	0	42	161	106	19	1	329

Tabel 7.9 Beoordeling conform MKM-methodiek op alle rekenpunten voor het ontsluitingsscenario

Uit het MER en de onderzoeken volgt dat bij realisatie van het Bedrijvenpark H2O, het verplaatsen van de aansluiting per saldo tot minder geluidshinder van wegverkeerslawaaï leidt dan de situatie waarin de aansluiting niet wordt verplaatst. Dit geldt zowel voor de autonome situatie als voor de situatie waarin het Bedrijvenpark H2O is gerealiseerd.

Dat dit per saldo de beste resultaten voor wegverkeerslawaaï oplevert, wil natuurlijk niet zeggen dat de geluidsbelasting bij alle woningen verbetert. Er zullen ook woningen zijn waar de geluidsbelasting toeneemt. Deze zijn in het onderzoek naar wegverkeerslawaaï meegenomen en hiervoor zijn maatregelen onderzocht en voorgesteld, zodat overal voor de gevel van de woningen aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan en er sprake is van een akoestisch aanvaardbaar leefklimaat. Dit onderzoek is geactualiseerd naar aanleiding van het verkeersmodel uit 2018. Op basis hiervan zijn gewijzigde hogere waardenbesluiten genomen door zowel de gemeente als de provincie.

Vooralsnog hebben de onderzochte maatregelen alleen betrekking op het geluid op de gevel van woningen. Onderzoek naar geluid binnen de woningen volgt, voor zover het woningen met een vast te stellen hogere waarde betreft, op termijn na het onherroepelijk worden van de hogere waarde besluiten.

3. 4. Sluipverkeer en ligging fietspad Voskuilerdijk

In verschillende zienswijzen wordt ingegaan op het aspect sluipverkeer. Door de verplaatsing van de aansluiting op de A28 is een aantal reclamanten bang dat er daardoor nieuwe routes voor sluipverkeer zullen ontstaan.

Het beoordelingskader is de Wet ruimtelijke ordening op grond waarvan moet worden voorzien in een goede ruimtelijke ordening. Alle effecten moeten worden onderzocht en een goede belangenafweging moet worden gemaakt.

Overwegingen

De vraag is of het (sluip-)verkeer zal toenemen door de verplaatste aansluiting. Dat kan alleen bepaald worden door monitoring van het verkeer voordat de aansluiting er ligt, en daarna. Vanuit die cijfers kan bepaald worden of er sprake van een toename. Dan kan er ook nagedacht worden over eventueel te nemen maatregelen. Dit zal wel in overleg moeten gebeuren met de gemeente Kampen als aanliggende wegbeheerder. Het ontwerp voorziet in een snelle verbinding tussen de Zuiderzeestraatweg en de Kamperstraatweg met de A28/Wezep/Hattermerbroek, dit kan ook de kans op (een toename van het) sluipverkeer verkleinen.

In de aanvulling op het MER is ook ingegaan op mogelijk sluipverkeer over de Voskuilerdijk. De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies het volgende opgemerkt: in de voorkeursvariant wordt de Voskuilerdijk direct aangesloten op de nieuwe aansluiting. In het MER wordt beschreven dat het risico op sluipverkeer via de Voskuilerdijk (van de A28 richting Kampen v.v.) beperkt is omdat - ondanks de verschuiving van de aansluiting - de reistijd via de route N308-N763 korter is dan via de route Voskuilerdijk-Roobroeksweg-Baron van Bentinckweg-N763. Hoewel dit het geval zal zijn wordt de route via de (eerstgenoemde) huidige 'sluip'route wel langer door de verlegging van de aansluiting, waardoor de route via de Voskuilerdijk relatief aantrekkelijker wordt. De Commissie denkt daarom dat het gebruik van de route via de Voskuilerdijk door doorgaand verkeer mogelijk toch een risico vormt. In de aanvulling op het MER wordt daarom voorgesteld om na drie jaar verkeersonderzoek uit te voeren naar doorgaand verkeer op de Voskuilerdijk. Bovendien zal de gemeente Oldebroek de eerste 5 jaar na de openstelling jaarlijks onderzoek doen naar de effecten van de verplaatste aansluiting. Na 5 jaar wordt het een 5 jaarlijks onderzoek.

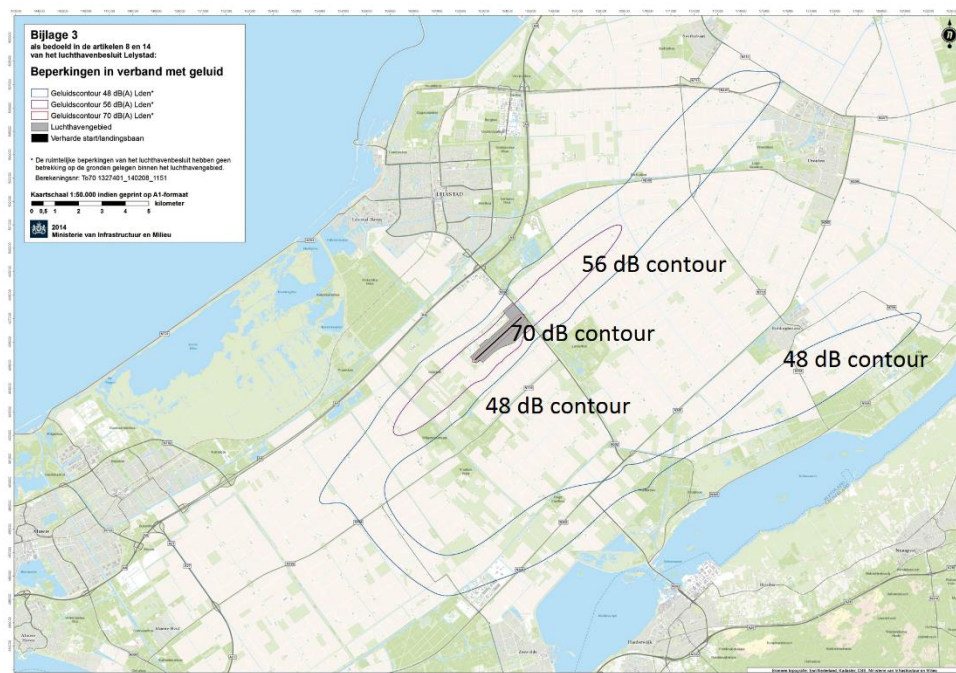
Indien uit het verkeersonderzoek blijkt dat er wel sprake is van doorgaand verkeer worden adequate maatregelen genomen om het verkeer te stremmen. Voorbeeld hiervan zijn plateau's in het wegdek. Hierdoor wordt de Voskuilerdijk onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer (sluipverkeer) en zal naar verwachting het doorgaand verkeer afnemen. In 2018 is een nieuw verkeersmodel gemaakt. Omdat het nieuwe verkeersmodel geen onverklaarbare verkeersstijgingen elders in de kern laat zien voor de situatie 2030 inclusief volledige realisatie van Bedrijvenpark H2O, is tot slot de verwachting dat het plan niet bijdraagt aan ongewenste hoeveelheden sluipverkeer.

Daarnaast gaat een aantal reclamanten in op het fietspad dat ten noorden van de nieuwe aansluiting is geprojecteerd. Voor het fietspad is juist gekozen om deze aan de noordoostzijde aan te leggen om daarmee te voorkomen dat ter plaatse van de nieuwe provinciale weg de fietsers moeten oversteken. Daarmee is de veiligheid voor de fietsers het meest gewaarborgd. De oversteek is nu voorzien ter hoogte van de Duivendansweg, waar beduidend minder verkeer is.

3. 5. Lelystad Airport

Een aantal reclamanten maakt zich zorgen over de nadelige effecten als gevolg van de plannen voor uitbreiding van Lelystad Airport. Men is van mening dat de gemeente met het project Aansluiting A28 ook de mogelijk nadelige ruimtelijke effecten van Lelystad Airport voor Wezep had moeten laten mee wegen. Door cumulatie van effecten ontstaat er volgens reclamanten een onaanvaardbaar woon- en leefmilieu voor de kern Wezep. Het luchthavenbesluit dateert van 1 april 2015.

De ontwikkelingen rondom Lelystad Airport en de gevolgen daarvan voor Wezep, Hattem en Hattemerbroek zijn in het MER niet meegenomen omdat deze niveaus geen invloed hebben op de resultaten van het MER, aangezien de verwachte geluidsniveaus op grond van het MER uit 2014 voor Lelystad Airport tussen 40 en 42 dB liggen. Cumulatie moet worden toegepast binnen beperkingengebieden van een luchthaven, zoals die zijn opgenomen in het luchthavenbesluit. In artikel 8 van het Luchthavenbesluit Lelystad zijn de beperkingengebieden opgenomen. Het gaat om de gebieden die zijn gelegen binnen de 56 en 70 dB-contouren. Wezep en Hattemerbroek vallen niet binnen deze contouren, zelfs ruim er buiten. Dat is ook te zien op de volgende afbeelding. De blauwe contouren zijn de 48 dB contouren en zelfs die liggen op grote afstand van het plangebied.



Figuur: bijlage 3 bij het Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Eind 2017 bleek dat er discussie bestond over de geluidsniveaus uit het MER voor Lelystad Airport, zowel op basis van input als gevolg van de aansluiting op internationale vluchtroutes, waardoor in Nederland langer laag gevlogen zou moeten worden. Volgens kamerbrieven van de minister is er voorsnog geen reden te verwachten dat de geluidsniveaus voor Wezep, Hattem en Hattemerbroek hoger uit zullen vallen.

In verband met het maatschappelijk protest is het planMER voor Lelystad Airport geactualiseerd. Inmiddels heeft de Commissie m.e.r. hierover een advies uitgebracht. Het project leeft in de omgeving, dat blijkt duidelijk uit alle reacties. Mede naar aanleiding daarvan is er een belevingsvlucht uitgevoerd. De evaluatie daarvan is begin juli 2018 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aangeboden.

De procedure voor de uitbreiding van Lelystad Airport loopt dus nog. Bevoegd gezag is het Ministerie van IenW. Na de zomer wordt naar verwachting een wijziging van het luchthavenbesluit ter inzage gelegd en start de zienswijzentermijn. Uiteraard kunnen inwoners dan een zienswijze indienen. Dit is een aparte procedure en staat los van dit bestemmingsplan.

3. 6. Economische uitvoerbaarheid

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat een bestemmingsplan vergezeld moet gaan van een toelichting waarin ook inzicht wordt gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Het realiseren van de aansluiting Wezep / H2O op de A28 is voor rekening van de Ontwikkelingsmaatschappij Hattemerbroek BV. Ook de kosten voor het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken komen voor rekening van de Ontwikkelingsmaatschappij Hattemerbroek BV. Er is voor wat betreft de aansluiting geen sprake van een bij de wet omschreven bouwplan (artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening). Voor wat betreft de bedrijventerreinbestemming is wel sprake van een bouwplan, maar het kostenverhaal is hier anderszins verzekerd. De gronden zijn in eigendom van de gemeente Oldebroek en de kosten worden verhaald via de gronduitgifte. Hiermee bestaat voor dit bestemmingsplan geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen.

Taakstellend budget

Met de realisatie van de aansluiting Wezep / H2O op de A28 zijn kosten gemoeid. De afspraken over de financiering van de Aansluiting Wezep / H2O op de A28 worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Gelderland, de gemeenten Hattem, Heerde en Oldebroek en de Ontwikkelingsmaatschappij Hattemerbroek BV. De kostenraming van voorliggend civieltechnisch ontwerp van de Aansluiting Wezep / H2O op de A28 past binnen het taakstellend budget zoals dat in de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen. Alle partijen dragen bij aan de kosten voor het project.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Bij de beantwoording van de zienswijzen zal allereerst iedere zienswijze kort worden weergegeven. Vervolgens volgt de gemeentelijke reactie op de zienswijzen en tenslotte wordt in een apart voorstel aangegeven in hoeverre de zienswijze aanleiding geeft tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4. 1. Reclamanten 1

Reclamanten brengen de volgende kernpunten onder aandacht bij de gemeente: verkeerstoename (lees: geluidsoverlast) A28 en H2O. Deze toename komt als extra bovenop de reeds aanwezige geluidsoverlast van onder andere: industrieterrein Netelenhorst, verkeer vanuit Heerde en Oldebroek (industriegebied), aantal bedrijven, asfalttoename en toename filevorming en weerkaatsing van geluid tegen de achtergevels van de woningen gelegen aan de Rondweg in Wezep, verkeerstoename vanuit Amersfoort, Kampen en Zwolle. Reclamanten vragen zich af of deze uitgangspunten zijn meegenomen in de berekening van de gemeente. En welke normen hierbij worden gehanteerd. Reclamanten wijzen op een raadsvergadering van 21 mei 2003 waarbij de gemeenteraad zou hebben vastgesteld dat geluidhinder minimaal 10 meter uit de dichtstbijzijnde weg 50 dB(A) of minder moet bedragen. Op de informatieavond van 19 december 2017 werden andere waarden aangegeven, namelijk tussen de 53 en 58 dB(A).

Reactie gemeente:

Zoals aangegeven in paragraaf 3.3 van deze zienswijzennota neemt de geluidbelasting vanwege de rijbaan van de A28 nergens significant toe vanwege de voorgenomen planontwikkeling. De nieuwe op- en afritten maken wel deel uit van de A28. Het onderzoek naar de geluidproductieplafonds (GPP's), de afweging hierover, de eventuele maatregelen die in dat kader nodig zijn en het besluit hieromtrent worden in een aparte procedure opgepakt. Planning is dat dit onderzoek in het najaar van 2018 wordt uitgevoerd.

Uit de akoestische onderzoeken bij het MER en het bestemmingsplan blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning van reclamant niet significant toeneemt. In de modellen zijn reflecties tegen geluidschermen en dergelijke meegenomen. Onduidelijk is naar welke geluidnormen wordt verwezen door de reclamanten. Bij de berekeningen is getoetst aan de voorkeursgrenswaarden voor geluidbelasting op de gevels van woningen uit de Wet geluidhinder van 48 dB (inclusief de toegestane aftrek), de maximale grenswaarden (waarvoor een hogere grenswaardeprocedure wordt gevolgd waar dat nodig is) en het reconstructie criterium waarbij toename van 1,5 dB en meer vanwege reconstructie moeten worden voorkomen of gemitigeerd.

Met betrekking tot de luchtverontreiniging lichten reclamanten de volgende aspecten toe. De gemeente heeft als doel volgens het gehanteerde beeldkwaliteitsplan de burgers te beschermen. Het jaargemiddelde van de luchtkwaliteit bedraagt PM10. Deze norm mag met 4 mg/m3 worden verminderd. Dit laatste is op basis van de CAR-berekening. Toename van verkeer betekent automatisch meer luchtverontreiniging. Dit impliceert meer stikstofdioxide en zwaveldioxide, oftewel zink, lood,

benzeen etc. Reclamanten ademen dit alles in. Vraag van hen is wat de gemeente, naar aanleiding van het beeldkwaliteitsplan hieraan wil gaan doen. Volgens het Besluit Luchtkwaliteit en de Regeling is het hun doel om de mensen te beschermen tegen risico's van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De vraag rijst dan welke maatregelen zouden kunnen worden genomen om de betreffende BLK en RHO doelstellingen te behalen.

Het is niet helemaal duidelijk naar welke reductiedoelstelling reclamanten verwijzen. Zoals in paragraaf 3.2 is beschreven zijn alle luchtkwaliteitseffecten berekend en getoetst aan de landelijk geldende normen. Hieruit blijkt dat de effecten van de wijzigingen in de verkeersstructuren en -intensiteiten klein zijn en overall ruimschoots onder de normen blijven. Een toename van verkeer leidt inderdaad tot een toename van concentraties verontreinigende stoffen in de lucht, daar tegenover staat dat de auto's steeds schoner worden en dat is in de rekenmodellen ook verdisconteerd.

Een beeldkwaliteitplan (in dit geval heet het een beeldregieplan, deze is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O) ziet niet op de bescherming van de luchtkwaliteit, maar op ruimtelijke uitstraling van de bebouwing en de openbare ruimte op het Bedrijvenpark H2O. Het beeldregieplan is niet van toepassing op de nieuwe aansluiting.

Reclamanten stellen voor om de geluidsoverlast tot een aanvaardbaar laag niveau te kunnen reduceren door de volgende voorstellen:

- het plaatsen van een geluidswal op de huidige locatie van de aarden wal met schutting. Deze dateert al uit 2003. De vormgeving hiervan zou in samenspraak moeten plaatsvinden tussen gemeenten en omwonenden;
- het aanbrengen van een groenvoorziening. Hierbij kan worden gedacht een de ruimte tussen de schutting en de Rondweg. Dit gebied is mogelijk opnieuw in te delen door het inplanten van groen, zoals bomen en begroeiing. Door begroeiing wordt fijnstof opgenomen en geluid geabsorbeerd.
- reclamanten verwijzen naar de wijze waarop de gemeente Eindhoven de fijnstof reductie heeft aangepakt.

Indien aan deze aspecten zal worden gedaan zal de gezondheid van de burgers worden geschaad en op termijn zelfs afnemen. De GGD stelt dat fysieke en psychische ziekten zullen toenemen.

Reactie gemeente:

In de rapporten is precies berekend waar nieuwe geluidschermen nodig zijn. In het akoestische rekenmodel is een scherm zowel in de huidige als de toekomstige situatie (autonoom en projectsituatie) meegenomen. Langs de Rondweg vanaf de N308 over een lengte van circa 1.200 meter (met onderbrekingen voor doorgangen naar aansluitende wegen) en een hoogte van 2,5 meter. Daarnaast een scherm langs de Rondweg ter hoogte van de kruising met Zuiderzeestraatweg over een lengte van circa 100 meter en een hoogte van 2,3 meter. Er is ook rekening gehouden met schermen ten zuiden van de rijksweg (ter hoogte van N308 en verder). Het betreft in beide gevallen (langs de Rijksweg A28 en langs de Rondweg) bestaande

schermen die blijven gehandhaafd. Er is op dit moment geen aanleiding voor de voorgestelde geluidsmaatregel.

Groenvoorzieningen hebben geen geluidreducerend effect. Dat blijkt ook uit publicatie 218 t van het CROW "Beplanting en luchtkwaliteit". Daarin staat onder meer de volgende conclusie: Beplanting aanleggen biedt dus geen oplossing voor lokale knelpunten in de luchtkwaliteit, en kan deze zelfs verergeren".

Voor luchtkwaliteit is er ook geen aanleiding tot het treffen van voorzieningen. Zoals reeds eerder aangegeven in paragraaf 3.2 van deze reactienota is de toename van concentraties luchtverontreinigende stoffen beperkt en wordt in de toekomst de waarde van 50% van de norm niet overschreden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft adviesnormen opgesteld voor luchtkwaliteit. Deze bedragen $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} . Deze worden ook niet overschreden vanwege de verkeersaspecten, zodat er geen schade voor de gezondheid is te verwachten. Dit blijkt uit het geactualiseerde luchtkwaliteitsonderzoek.

Reclamanten gaan er vooralsnog niet van uit, maar ze willen ook het aspect planschade nog even benoemen voor een eventuele waardevermindering van hun onroerend goed.

Reactie gemeente:

Indien reclamanten van mening zijn dat zij recht hebben op planschade dan kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend. Daarna zal bekeken worden of sprake is van planschade en of reclamanten recht hebben op een vergoeding. Dit is een aparte procedure die pas kan worden doorlopen nadat er een besluit is van de gemeenteraad over het bestemmingsplan en dat plan ter inzage is gelegd. Binnen vijf jaar nadat de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan start kan het verzoek worden ingediend.

Reclamanten proberen mee te denken aan een goede oplossing voor hun gezondheid en hun welbevinden binnen de gemeente Oldebroek en vragen zich af of rekening is gehouden met de omringende natuur. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld de bescherming van vleermuizen, gierzwaluwen en ooievaars.

Voorafgaande aan het opstellen van het bestemmingsplan is uitgebreid veldonderzoek uitgevoerd naar alle relevante soortgroepen, waaronder vleermuizen en vogels ter plaatse en in de omgeving van het plangebied. In het MER is vervolgens beschreven wat de effecten zijn van het bestemmingsplan op deze soortgroepen. Terzake wordt verwezen naar de betreffende rapporten. Deze zijn opgenomen als bijlage bij het MER, het laatste veldonderzoek is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Vanwege de verwijdering van het bestaande viaduct over de A28 is voor vleermuizen een ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming. Op 2 augustus 2018 heeft de provincie Gelderland de ontheffing van de Wet natuurbescherming verleend.

Om het plan c.q. voorstel te kunnen realiseren zijn financiële middelen nodig. Reclamanten stellen voor om eens te bezien welke bijdrage kan worden geleverd door

onder andere provincie, waterschap, omringende gemeenten, rijksoverheid en eventueel Brussel.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 3.6. De financiële middelen voor het project zijn door de diverse partijen beschikbaar gesteld en hiervoor is een overeenkomst gesloten.

Reclamanten komen tot de conclusie dat geluid beperkende maatregelen dienen te worden getroffen en dat de uitstoot van fijnstof tot een aanvaardbaar laag niveau zal worden beperkt. De vraag aan het college van de gemeente is dan ook wat hiervoor wordt ondernomen.

Reactie gemeente:

Zoals in paragraaf 3.2 en eerder als reactie op de zienswijze is beschreven zijn alle luchtkwaliteitseffecten berekend en getoetst aan de landelijk geldende normen. Hieruit blijkt dat de effecten van de wijzigingen in de verkeersstructuren en -intensiteiten klein zijn en overal onder de normen blijven.

Zoals in paragraaf 3.3. en eerder als reactie op de zienswijze is beschreven blijkt uit het MER en de onderzoeken dat het verplaatsen van de aansluiting op de A28 per saldo tot minder geluidshinder van wegverkeerslawaai leidt dan de situatie waarin de aansluiting niet wordt verplaatst. Dit geldt zowel voor de autonome situatie als voor de situatie waarin het Bedrijvenpark H2O is gerealiseerd. Dat dit per saldo de beste resultaten voor wegverkeerslawaai oplevert, wil natuurlijk niet zeggen dat de geluidsbelasting bij alle woningen verbetert. Er zullen ook woningen zijn waar de geluidbelasting toeneemt. Deze zijn in het geluidsonderzoek meegenomen en hiervoor zijn maatregelen onderzocht en voorgesteld, zodat overal voor de gevel van de woningen aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan en er sprake is van een akoestisch aanvaardbaar leefklimaat.

Voor de woningen van reclamanten geldt dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en dat geen hogere waarde hoeft te worden vastgesteld. Dit blijkt ook nog eens uit het geactualiseerde onderzoek naar wegverkeerslawaai. Vooralsnog hebben de onderzochte maatregelen alleen betrekking op het geluid op de woningen. Onderzoek naar geluid binnen de woningen volgt, voor zover het woningen met een vast te stellen hogere waarde betreft, op termijn na het onherroepelijk worden van de hogere waarde besluiten.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 2. Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Rijkswaterstaat geeft aan geen opmerkingen te hebben op het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt de zienswijze ter kennisgeving aan.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 3. Reclamanten 3

Reclamanten geven aan blij te zijn met het feit dat het toekomstige bedrijventerrein rechtstreeks ontsluit op de A28, waardoor het vrachtverkeer niet via de Zuiderzeestraatweg naar het bedrijventerrein beweegt. Echter vrezen de reclamanten dat het vrachtverkeer op de Zuiderzeestraatweg zal toenemen door de verwijdering van de oude afrit, vanwege vrachtverkeer richting het winkelcentrum en industrieterrein Engeland. De ontsluiting van deze gebieden is bedoeld om via de parallelweg te lopen. De reclamanten vrezen echter dat het vrachtverkeer deze weg niet zal gebruiken. Daarom vragen de reclamanten om bij de uitvoering van het bestemmingsplan met het bovenstaande rekening te houden en maatregelen te treffen om het vrachtverkeer te dwingen van de parallelweg gebruik te maken i.p.v. de Zuiderzeestraatweg.

Reactie gemeente:

De gemeente stelt er prijs op dat reclamanten blij zijn met de rechtstreekse ontsluiting van het Bedrijvenpark H2O op de A28.

Er zijn gesprekken geweest met een aantal bedrijven op het bedrijventerrein Engeland. Met hen is afgesproken dat ze zo min mogelijk door het dorp Wezep zullen rijden, maar via de nieuw aan te leggen parallelweg ten noorden van de A28. In het begin zullen chauffeurs hieraan moeten wennen, maar rijden via de parallelweg waar maximaal 80 km/u wordt toegestaan zal zeker de voorkeur hebben bovenop de andere routes door de dorpen Wezep en Hattemerbroek waar veel kruispunten zijn met rotondes en waar bovendien lagere maximum snelheden gelden. De gemeente gaat via bewegwijzering de voorkeursroute voor vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het dorp leiden. Het geheel afsluiten van de Zuiderzeestraatweg is geen optie, omdat vrachtverkeer het centrum van Wezep moet kunnen bereiken, bijvoorbeeld voor laden en lossen en ook voor het bezorgen van pakketten bij woningen.

Tenslotte geven de reclamanten aan dat een toename aan vrachtverkeer op de Zuiderzeestraatweg kan leiden tot een lagere verkeersveiligheid, een verhoging in trilling- en geluidhinder en tot daling van de waarde van de eigen woning.

Reactie gemeente:

De Zuiderzeestraatweg maakt deel uit van de hoofdstructuur van Wezep. Het verkeer zal gebruik blijven maken van de hoofdwegenstructuur, dat blijkt ook uit het verkeersmodel. Zie hierover ook de algemene reactie in paragraaf 3.1 en het verkeersmodel zoals opgenomen als bijlage 2. De verkeersveiligheidsaspecten zijn in het kader van het MER en het bestemmingsplan beoordeeld. Uit het MER en de onderzoeken blijkt dat geluid en trillingen nergens onacceptabele waarden aannemen. Indien reclamanten van mening zijn dat zij recht hebben op planschade dan kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden

ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oldebroek. Daarna zal bekeken worden of er sprake is van planschade en of reclamanten recht hebben op een vergoeding. Dit is een aparte procedure die pas kan worden doorlopen nadat er een besluit is van de gemeenteraad over het bestemmingsplan en dat plan ter inzage is gelegd. Binnen vijf jaar nadat de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan start kan het verzoek worden ingediend.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 4. Reclamant 4

Reclamant geeft aan dat het uitzicht zal worden aangetast met de voorgenomen plannen, waardoor het woonplezier ontnomen zal worden.

Reactie gemeente:

Het bestaande viaduct 'Voskuildijk' inclusief het grondlichaam van de Voskuilerdijk wordt verwijderd. Voor de nieuwe aansluiting wordt een nieuw viaduct gerealiseerd dat geschikt is voor één rijstrook in noordelijke rijrichting, twee rijstroken richting Wezep en één opstelstrook en een fietspad. Om de breedte van het kunstwerk te beperken is waar mogelijk in het ontwerp rekening gehouden met gecombineerde opstelstroken. Dit komt de zichtlijnen ten goede.

De hoogte van het toekomstige kunstwerk is nagenoeg vergelijkbaar met het bestaande. Wel komt het viaduct hemelsbreed ongeveer 90 meter verder van het perceel van reclamant te liggen. Dit voordeel weegt niet op tegen de komst van de verhoogde afrit van de A28 ter hoogte van de woning van reclamant.

Zichtbelemmeringen door de komst van verkeersregelinstanties (VRI), dit zijn verkeerslichten, zullen beperkt blijven door de verhoogde ligging van deze verkeerslichten en de afstand (meer dan 100 meter vanaf het perceel van reclamant). Nadelige gevolgen als gevolg van koplampen van auto's zijn beperkt vanwege de tegengestelde rijrichting ten opzichte van de woning (woonkamer). De koplampen van toekomstig verkeer komend vanaf de A28 schijnen tijdens het afslaan niet recht op de woning. Dit is het gunstige gevolg van de beperkte bochtstraal voor de afrit.

Reclamant geeft aan dat de ontwikkeling van de plannen gepaard zal gaan met een verlies aan flora en fauna, bijvoorbeeld vleermuizen, ijsvogels en reeën, door een toename van lichtbronnen, geluid, fijnstof en verkeersbewegingen. De enorme toename van licht, geluid en verkeersbewegingen zullen de (vliegende) dieren afschrikken en weggagen. De toename van licht en fijnstof zal van grote invloed zijn op de aanwezige natuur, veldbloemen en struiken.

Reactie gemeente:

In het MER zijn de gevolgen voor flora en fauna uitgebreid onderzocht. Daarna is nog aanvullend onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen en de heikikker. Daarbij is gebleken dat het nieuwe viaduct qua verstoring niets toevoegt aan de reeds bestaande invloed door het verkeer op de A28. Voor een goede aansluiting van de

nieuwe aansluiting op de A28 op het onderliggende wegennet in Wezep is de groenbestemming bij de entree van het Bedrijvenpark gewijzigd in een verkeersbestemming, zoals weergegeven in onderstaand roodomlijnd fragment van de verbeelding.

Daarnaast voorziet de reclamant dat de plannen grote invloed zullen hebben op het grondwater. Hierdoor vreest reclamant voor negatieve effecten op de veenafgraving gelegen achter de woningen en aantasting van de aanwezig veenlaag in de bodem onder de woning. De reclamant stelt dat door een daling in grondwaterpeil gepaard met bodemdaling en door trillingen veroorzaakt door bouwwerkzaamheden en verkeer kunnen leiden tot schade aan de woning.

Reactie gemeente:

Reclamant vreest voor onherstelbare schade aan zijn woning als gevolg van trillingen en/of bronbemaling. De gemeente begrijpt deze zorg en gaat er alles doen om schade te voorkomen en de overlast tot een minimum te beperken. De aannemer wordt contractueel verplicht om voorafgaand aan de werkzaamheden een bouwkundige vooropname van de woning van reclamant uit te voeren. Ook wordt de aannemer contractueel verplicht een risico-inventarisatie uit te voeren. Indien uit de risicocontouren blijkt dat de woning kans op schade loopt als gevolg van bronbemaling, dan dient hij hiervoor de juiste metingen te verrichten en voorzorgsmaatregelen te treffen om aan te tonen dat geen schade is veroorzaakt. Eventuele schades als gevolg van bouwwerkzaamheden worden uiteraard vergoed.

Conform de Eurocode moet gerekend worden met laststelsels. Het ontwerp van de weg en het viaduct is gedimensioneerd hier is rekening gehouden met LM1, het zwaarste laststelsel. De gemeente heeft niet gerekend aan het kunstwerk, maar gebruik gemaakt van schema's van prefab liggen leveranciers.

Reclamant zegt vernomen te hebben dat licht verontreinigd asafval als bouw materiaal zal worden gebruikt bij de bouw van de binnen de plannen voorgenomen viaducten. Reclamant vreest dat dergelijke materialen door gravende knaagdieren kunnen worden aangetast wat kan leiden tot lekkage en verontreinig van het bodem en grondwater. Reclamant vreest dat hiermee de eigen watervoorziening in de vorm van een wel kan worden verontreinigd. Hierbij wordt aangegeven dat reclamant geen waterleiding heeft en afhankelijk is van watervoorziening door middel van deze wel.

Reactie gemeente:

Het toepassen van bodemas (restproduct van afvalverbranding) als ophoogmateriaal in plaats van zand is bij realisatie van de Aansluiting Wezep / H2O op de A28 mogelijk. Het te gebruiken soort ophogingsmateriaal zal echter niet voorgeschreven worden in de aanbestedingsprocedure. De aannemer kan hierin vrij zijn keuze maken. In alle gevallen moet de aannemer echter voldoen aan wet- en regelgeving ten aanzien van het gebruik van materialen en (secundaire) grondstoffen. Bodemas wordt inmiddels ruim 20 jaar veilig gebruikt in de grond-, weg- en waterbouw. Het zwarte, zandachtige materiaal wordt ingezet als secundaire bouwstof. Het dient onder meer als fundering onder wegen en fly-overs. Gebruik ervan is duurzaam. Het

bespaart het gebruik van zand en grind. Onder de Nederlandse wegen ligt inmiddels meer dan twintig miljard kilo bodemas. Ingepakt en wel, om te voorkomen dat bepaalde stoffen zich verspreiden. De regels staan beschreven in het Besluit bodemkwaliteit. Het besluit stelt dat bodemas een zogeheten IBC-bouwstof is, die toegepast mag worden met IBC-maatregelen. IBC staat voor Isoleren, Beheersen en Controleren. Al het Nederlandse bodemas voldoet aan het BRL 2307 KOMO-certificaat. Deze voorziet in een hogere kwaliteit dan de wet voorschrijft.

Op dit moment ligt er een waterleiding langs de Voskuilerdijk (en AC-leiding Ø 100 mm). De vraag is waarom het perceel van reclamant niet op deze waterleiding is aangesloten. De mogelijkheid om hierop aan te sluiten is niet aan de gemeente, dat is aan reclamant zelf.

Ook geeft de reclamant aan zich zorgen te maken over de afname van verkeersveiligheid met de komst van de in de plannen voorgenomen wegen. Daarnaast geeft reclamant aan dat i.p.v. het voorgenomen fietspad aan de noordoost kant van de Voskuilerdijk tussen het viaduct en de Duivendansweg er beter een dubbelfietspad aangelegd kan worden aan de zuidwest kant van de Voskuilerdijk, zodat er geen oversteek nodig is bij de Duivendansweg. Tenslotte stelt de reclamant dat verkeer richting Kampen en Zalk in de voorgenomen situatie via de Voskuilerdijk zal rijden. Volgens reclamant zal dat dit sluipverkeer gepaard zal gaan met te hoge snelheden en voor onveilige verkeerssituaties zal leiden met fietsverkeer. Het fietsverkeer zal daarnaast volgens reclamant minder inritten van huizen en bedrijven kruisen wat de toegankelijkheid verminderd. Voorgenomen maatregelen in de vorm van informatieborden zijn volgens reclamant niet voldoende.

Reactie gemeente:

Er komen verkeersregelinstallaties (stoplichten) op de kruisingen en er is voldoende capaciteit om het toekomstige verkeer af te wikkelen. Vanaf de Voskuilerdijk wordt een fietspad aangelegd over het viaduct. Als wordt gekozen voor een fietspad aan de andere kant van het viaduct dan betekent dat dat fietsers twee keer extra een weg moeten oversteken.

De enige optie om alle sluipverkeer te voorkomen is om de weg af te sluiten. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om fietsstroken aan te leggen. De vraag is overigens of er wel sprake zal zijn van een sluiproute, omdat het rijden via de nieuwe parallelweg (waar je maximaal 80 km/u mag rijden) waarschijnlijk sneller en comfortabeler zal zijn. Alle praktijkervaring leidt nu tot de voorlopige conclusie dat niet echt sprake is van een sluiproute. De gemeente zal dit monitoren.

Verder is hierover in de aanvulling op het MER een monitoringsvoorstel opgenomen naar aanleiding van een opmerking van de Commissie m.e.r. Voor de algemene reactie op het aspect sluipverkeer wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

In navolging van het bovenstaande vraagt de reclamant van het volgende:

1. Dat wordt afgezien van voorgenomen plannen, mede omdat argumenten voor een verbeterde concurrentiepositie met komst van het plan H20 volgens reclamant zeer twijfelachtig is.

Reactie gemeente:

Het onderzoek naar de behoefte aan hectares bedrijvenpark heeft plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O. Hierover is ook regionaal afstemming gezocht met de provincies Gelderland en Overijssel en de gemeenten Kampen en Zwolle. Dit proces heeft geleid tot een bestuurlijk akkoord over de opzet en inhoud van het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O.

2. Binnen afzienbare tijd een persoonlijk gesprek waarin duidelijk wordt uitgelegd wat de persoonlijke gevolgen zijn voor de reclamant van de voorgenomen plannen.

Reactie gemeente:

Er wordt een persoonlijk gesprek ingepland samen waarbij ook de grondverwerver die namens de gemeente Oldebroek de procedure tot grondverwerving begeleidt aanwezig is.

3. Compensatie voor de vermindering van woonplezier van reclamant en intrekking van procedure waarmee de geluidsniveaus van eigen woning worden verhoogd. Reclamant stelt dat het woongenot zal afnemen met de toename van verkeersbewegingen die gepaard gaan met een toename van fijnstof en geluid.

Reactie gemeente:

Indien reclamant van mening is dat hij recht heeft op planschade dan kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oldebroek. Daarna zal bekeken worden of er sprake is van planschade en of reclamanten recht hebben op een vergoeding. Dit is een aparte procedure die pas kan worden doorlopen nadat er een besluit is van de gemeenteraad over het bestemmingsplan en dat plan ter inzage is gelegd. Binnen vijf jaar nadat de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan start kan het verzoek worden ingediend.

Naar aanleiding van deze zienswijze is een nader onderzoek gedaan waarin in meer detail en samenhang is beoordeeld wat de gevolgen op de leefomgevingskwaliteit zijn bij de woning van reclamant, zie bijlage 1 bij deze reactienota. Hieruit lijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting niet toe neemt ten opzichte van de huidige situatie en zelfs kan afnemen tot 63 dB indien tweelaags ZOAB wordt aangebracht als wegdekverharding op de A28. Of deze maatregel wordt toegepast moet naar voren komen in de procedure voor de geluidproductieplafonds. Het onderzoek hiervoor wordt in het najaar van 2018 uitgevoerd.

Ten opzichte van de autonome situatie nemen in de plansituatie de concentraties stikstof en fijn stof toe. De toename van stikstof is niet in betekenende mate ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Er wordt daarmee ruimschoots aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer voldaan.

4. Compensatie van de weidegronden die worden afgenomen van de reclamant in het kader van de voorgenomen plannen. Daarnaast geeft reclamant aan dat de toegang tot het weiland van reclamant wordt ontnomen en dat de huidige

schuilstal zal worden gesloopt in de voorgenomen plannen. In navolging hiervan eist reclamant een nieuwe toegang naar het weiland en een vervangende schuilstal (met dezelfde oppervlakte als de bestaande).

Reactie gemeente:

In het kader van de verwerving van de voor de nieuwe aansluiting Wezep / H2O op de A28 benodigde gronden, worden gesprekken gevoerd met alle grondeigenaren. Tijdens deze gesprekken wordt middels een tekening duidelijk aangegeven welke gronden benodigd zijn voor de Aansluiting Wezep / H2O op de A28. In de gesprekken worden daarnaast alle consequenties van de voorgenomen verwerving besproken, worden de wensen en eisen van de grondeigenaren besproken en wordt gezamenlijk naar een voor alle partijen aanvaardbare oplossing gezocht. De door reclamant aangehaalde onderwerpen worden in de hiervoor genoemde gesprekken aan de orde gesteld. Een eventuele, voor alle partijen aanvaardbare oplossing wordt vervolgens in de te sluiten overeenkomst vastgelegd.

5. Compensatie van alle huidige en toekomstige schade die de woning en schuren van reclamant oplopen door bouwwerkzaamheden en invloed hiervan op veengrond en grondwater.

Reactie gemeente:

De gemeente gaat er alles doen om schade te voorkomen en overlast tot een minimum te beperken. De uitvoerende aannemer wordt contractueel verplicht om voorafgaand aan de werkzaamheden een bouwkundige vooropname van de woning van reclamant uit te voeren. Eventuele schades als gevolg van bouwwerkzaamheden zullen worden vergoed.

6. Compensatie van waardevermindering van eigen woning en
7. Compensatie van alle planschade.

Reactie gemeente:

Zoals hiervoor aangegeven kan reclamant na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeverzoek bij de gemeente Oldebroek indienen.

8. Compensatie van de overlast die reclamant zal ervaren bij werkzaamheden, eventueel niet bereikbaar zijn van de woning en weidegronden, de te verwachten licht- en geluidsoverlast en alle overige overlast.

Reactie gemeente:

De gemeente realiseert zich dat de realisatie van de aansluiting overlast kan veroorzaken bij reclamant. Het project wordt uitgevoerd door de provincie Gelderland. Samen met de (nog te contracteren) aannemer minimaliseert de provincie de hinderbeleving door onze werkzaamheden dusdanig te organiseren dat hinder en overlast tot een minimum is beperkt. Gedurende de uitvoering wordt tijdig en regelmatig inzicht gegeven in de bouwwerkzaamheden en de uitvoeringsplanning. Bovendien wordt tijdens de uitvoering een omgevingsmanager aangesteld die reclamant proactief informeert en betreft bij het oplossen van eventuele problemen.

9. Herbeoordeling van gevolgen van natuur en grondwater in de omgeving.

Reactie gemeente:

In het MER zijn de gevolgen voor flora en fauna uitgebreid onderzocht. Daarbij is gebleken dat de gevolgen voor de natuur acceptabel zijn en met inachtneming van maatregelen niet strijdig met natuurwetgeving en beleid. Voor de aanpassing van dit knooppunt is bij de provincie Gelderland een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Op 2 augustus 2018 is de ontheffing van de Wet natuurbescherming verleend. Daarmee is tevens de uitvoering van deze maatregelen geborgd.

In het kader van het ontwerp voor de nieuwe aansluiting is een bodemonderzoek uitgevoerd door Fugro. Er zijn geen effecten op de grondwaterstand te verwachten. Mogelijk wordt tijdens de aanleg en bouw van de aansluiting tijdelijk de grondwaterstand verlaagd. Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet de aannemer voorkomen dat schade wordt aangericht bij omliggende percelen.

10. Dat wordt afgezien van het gebruik van (licht)verontreinigde materialen bij de uitvoer van de voorgenomen plannen.

Reactie gemeente:

Voor de reactie op dit punt wordt naar de reactie verwezen eerder in de zienswijze van reclamant over het gebruik van bodemas voor de nieuwe aansluiting.

11. Plaatsing van een hoge dichtbegroeiing (van 1 meter breed en 2 meter hoog) langs de A28 en de afrit bovenop de viaduct als voorgenomen in de plannen ter vermindering van overlast van fijnstof en geluid. Reclamant geeft aan dat in een persoonlijk gesprek is toegezegd dat niet gevreesd hoefde te worden voor een verhoging van fijnstof en geluid.

Reactie gemeente:

Het nieuwe kruispunt wordt helemaal landschappelijk ingepast. De kwijnende essen zullen daarbij worden vervangen door een meer robuuste groenstructuur van lindes. Deze zullen in grote maten worden aangeplant en daardoor direct een groen beeld creëren. In het onderzoek naar de Geluidproductieplafonds dat in het najaar van 2018 wordt uitgevoerd wordt geen rekening gehouden met begroeiing, alleen met de bestaande geluidschermen.

Zoals eerder in een reactie op deze zienswijze en in hoofdstuk 3.3 reeds is aangegeven, is sprake van een afname van de gecumuleerde geluidbelasting als tweelaags ZOAB op de A28 wordt toegepast. Vanwege de gemeentelijke en provinciale wegen neemt de geluidbelasting op de woning van reclamant wel toe, hiervoor zijn hogere waarden vastgesteld. Maar in totaal blijft de geluidbelasting gelijk of wordt eventueel verbeterd als de maatregel met tweelaags ZOAB wordt toegepast. Dit moet nog blijken uit het onderzoek naar de GPP's.

De toename van fijnstof is zeer gering, waarbij ruimschoots onder de grenswaarden van de Wet milieubeheer wordt gebleven alsook onder de grenswaarden die de Wereldgezondheidsorganisatie stelt.

12. Indien nodig een aanleg van een waterleidingaansluiting voor de woning van reclamant, waarbij de kosten gedragen worden door gemeente.

Reactie gemeente:

Zoals hiervoor aangegeven is de waterleiding aanwezig, maar is het pand van reclamant niet aangesloten. Waarom het destijds niet is aangesloten is niet duidelijk. Reclamant geeft aan dat wordt verwacht dat de gemeente Oldebroek zorgt voor een aansluiting. Mits dit geen hoge kosten met zich meebrengt wil de gemeente dit wel verzorgen.

13. Plaatsing van milieuvriendelijke straatverlichting in de plannen die de lichtvervuiling tot een minimum beperkt.

Reactie gemeente:

De straatverlichting wordt uitgevoerd en geplaatst volgens de richtlijnen van de provincie. Dat betekent een verlichting met led-armaturen die in de niet drukke uren gedimd kan worden. Led-verlichting heeft als voordeel dat er weinig strooilicht is, en daardoor minder lichthinder. Led-verlichting is bovendien duurzaam, omdat hiermee de energiekosten laag gehouden kunnen worden, vanwege het lagere energieverbruik.

14. Een herevaluatie van het gehele verkeersplan. Reclamant vreest dat met komst van de nieuwe verkeerssituatie eigen vervoer naar Wezep en woning wordt bemoeilijkt door verkeersdrukke.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1.

15. Een wekelijkse, duidelijke, tijdige en persoonlijke informatievoorziening van de voortgang van de ontwikkeling van de voorgenomen plannen. Reclamant geeft aan in de huidige situatie niet goed wordt geïnformeerd, terwijl dit wel is toegezegd in een persoonlijk gesprek. Ook geeft reclamant aan dat de gemeente niet goed bereikbaar is voor vragen en verrast te zijn met onderzoekers die zonder vooraankondiging de grond van reclamant betreden.

Reactie gemeente:

Reclamant en andere omwonenden van het project Aansluiting A28 zullen regelmatig op de hoogte worden gehouden bij de uitvoering van het project.

Tenslotte geeft reclamant aan niet te beschikken over de voldoende kennis om de plannen voldoende te beoordelen op gevolgen voor eigen omgeving. Daarom behoudt reclamant zich op het recht om eventueel later een aanvulling op de zienswijze in te dienen.

Reactie gemeente:

Dit deel van de zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 5. Keegstra Advies & Mediation, namens Scheffer Car en Truckwash b.v., Kings Grillkippen, Houthandel van Gelder, Ter Weele Vlees en Vleeswaren en Reclamanten 5

Bedrijvenkring Oldebroek

Reclamanten onderschrijven de wenselijkheid van een goede aansluiting op de A28. Het bestemmingsplan is door hen dan ook vanuit een positieve scope bekeken.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt deze zienswijze voor kennisgeving aan en is blij met de positieve reactie van reclamanten.

De reclamanten geven aan dat er geen verkeerscirculatieplan in danwel bij het bestemmingsplan is aangetroffen waarin duidelijk wordt gemaakt welke verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede binnen-dorpse verkeersafwikkeling. Volgens reclamanten zijn er op voorhand knelpunten te voorzien als gevolg van de nieuw aan te leggen aansluiting op de A28.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1.

Reclamanten noemen dat het gedeelte van de Rondweg gelegen tussen de Zuiderzeestraatweg en de rotonde bij de Duurzaamheidsweg/Rondweg zonder maatregelen dé grote sluiproute zal worden voor het overgrote deel van het verkeer naar Wezep-dorp en Hattemerbroek. Daarnaast geven zij aan dat de route interessant zal zijn voor het verkeer richting Hattem en Heerde.

Reactie gemeente:

Dit wordt geen sluiproute, maar één van de ontsluitingswegen van Wezep naar de nieuwe aansluiting op de A28, als onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Wezep. De weg wordt inderdaad drukker, de gemeente Oldebroek zal de verkeerssituatie na verplaatsing van de aansluiting op de A28 monitoren en indien nodig maatregelen treffen. Het gaat hierbij vooral om de veilige ontsluiting van de bedrijven. Het is niet de verwachting dat verkeer richting Hattem en Heerde juist dit deel van de Rondweg zal gebruiken. Voor Hattem is het logischer om de Duurzaamheidstraat te nemen. Voor de richting Heerde is nu een route via de A50 net zo aantrekkelijk, omdat de nieuwe aansluiting dichtbij het knooppunt Hattemerbroek ligt.

Ook stellen de reclamanten aan dat op basis van het verkeersonderzoek bijgevoegd in de bijlage van het bestemmingsplan de verkeerintensiteit door aanleg van de nieuwe ontsluiting extreem wordt vergroot. Reclamanten noemen hierbij dat de

Rondweg circa 525 meter lang is en gevangen zit tussen twee rotondes. Deze gegevens zullen volgens reclamanten leiden tot een grootse hoos auto's tijdens de spitsuren.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1. Uit het verkeersmodel blijkt dat op dit deel van de Rondweg inderdaad een toename van verkeersbewegingen te verwachten is. Naar aanleiding van het geactualiseerde verkeersmodel is het onderzoek naar wegverkeerslawaaï opnieuw uitgevoerd. Daar waar op woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is een aparte hogere waardenprocedure doorlopen.

Reclamanten geven aan te voorzien dat de beoogde aansluiting van de A28, zonder toegesneden verkeersmaatregelen voor de Rondweg, voor ernstige in- en uitrijproblemen bij hun bedrijven gaat zorgen. Deze problemen zullen vervolgens leiden tot onaanvaardbare (bedrijfs)problemen voor de reclamanten. Daarom zijn de reclamanten van mening dat ook na de realisatie van de aansluiting op de A28 de bedrijfsontsluiting/bereikbaarheid gegarandeerd dient te worden middels een verkeercirculatieplan bij het voorliggende bestemmingsplan met daarbij specifieke aandacht voor het betreffende gedeelte van de Rondweg.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1.

De reclamanten stellen als oplossing voor bovengenoemde problemen voor het gedeelte van de Rondweg doodlopend te maken door het af te koppelen bij de rotonde met de Zuiderzeestraatweg.

Reactie gemeente:

Dit deel van de Rondweg maakt deel uit van de hoofdstructuur van Wezep en leent zich er daarom niet voor om afgesloten te worden. Er is geen alternatief voor deze route. Dat houdt wel in dat er aandacht moet zijn voor de problematiek die wordt verwacht. Ook hier zal dit worden gedaan door met name de eerste 5 jaar de verkeersstroom op dit deel van de Rondweg te monitoren, en daarna om de 5 jaar. De resultaten worden gedeeld met de aanwonenden en de bedrijven. Indien nodig wordt er actie ondernomen door de gemeente Oldebroek.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 6. Bedrijvenkring Oldebroek

Reclamanten willen met de zienswijze hun steun kenbaar maken aan de voorgenomen plannen in het bestemmingsplan. Zij vinden het verplaatsen van de op- en afrit van de A28 richting de Voskuilerdijk een goede zaak om de volgende redenen:

- het huidige verkeersknelpunt bij de rotonde op de Zuiderzeestraatweg onderaan de huidige op- en afrit van de A28 wordt hiermee opgelost;
- De nieuwe op- en afrit komt dichtbij het bedrijvenpark H20 te liggen wat de bereikbaarheid van het bedrijvenpark aanzienlijk verbeterd. Dit zal de verkoop van de kavels bevorderen en is goed voor de werkgelegenheid van de gemeente Oldebroek en omgeving;
- Het verkeer dat uit het Noorden komt kan direct via de nieuwe afrit naar het bedrijvenpark H20 rijden en hoeft niet meer over de Rondweg te rijden. Dit zal tot minder vervoersbewegingen over de Rondweg leiden dan in het geval van de huidige op- en afrit gecontinueerd zou worden. Dit is goed voor de naastgelegen woonwijk.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt deze zienswijze voor kennisgeving aan en is blij met de positieve reactie van de Bedrijvenkring Oldebroek.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 7. Reclamanten 7: 22 inwoners van Wezep met een gelijkkluidende zienswijze

De 22 inwoners van Wezep hebben allemaal een gelijkkluidende zienswijze ingediend. Daarom wordt deze hieronder in één keer samengevat en voorzien van één gemeentelijke reactie.

Reclamanten zijn van mening dat het bestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting A28 ten onrechte niet de toelaatbare binnenwaarden in woningen binnen de invloedssfeer van de rijksweg A28 waarborgt. In de MER is ten onrechte geen rekening gehouden met de aan de woningen toegekende geluidsbeschermingsrechten. Voor een toelichting verwijzen reclamanten naar "Notitie zienswijze bestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting 28" van de Nederlandse Stichting Geluidshinder d.d. 8 januari 2018. Reclamanten geven puntsgewijs een opsomming aan van de onderdelen waar in de MER geen of onvoldoende rekening mee is gehouden:

- Algemeen; MER houdt onvoldoende rekening met aan woningen toegekende geluidsbeschermingsrechten;
- Cumulatieve beoordeling van geluid;
- Geluidsgebruikruimten;
- Onduidelijkheid in de MER:
 - o met betrekking tot rijkswegen en spoorwegen;
 - o geluidgevolgen vliegverkeer Lelystad Airport;
 - o referentiesituatie op basis van de geprojecteerde situatie;

- Rijkswegen en spoorwegen op grond van de Wet milieubeheer;
- Bedrijventerreinen: bedrijvenlijst en geluidzonerings;
- Luchtvaart;
- Verlaging geluidsplafonds rijksweg A28 zonder en met cumulatie.
- Voorgenomen wijzigingen ten opzichte referentiesituatie op basis van de nog niet geprojecteerde situatie:
 - o Rijkswegen en spoorwegen op grond van de Wet milieubeheer;
 - o Toekomstige huisvesting van bedrijfsactiviteiten;
 - o Afwijking geluidseffecten Lelystad Airport;
 - o Verdere geluidplafondverlaging bij toekomstige ontwikkeling;
 - o Neutraliseren van het cumulatieve geluidseffect.

Reactie gemeente:

Het is niet geheel duidelijk wat bedoeld wordt met de bestaande geluidbeschermingsrechten (zie ook de reactie op de memo van de NSG, ingevoegd onderaan deze paragraaf). In het MER is uitgegaan van de bestaande geluidsbelastingen bij woningen en de veranderingen hierin. In het akoestisch onderzoek wordt nergens uitgegaan van eerder vastgestelde hogere waarden. Op alle adressen (binnen de zone van aan te passen wegen/ weggedeelten) is de geluidbelasting in de projectsituatie getoetst aan de geluidbelasting in de huidige situatie. Alle berekende geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (voor nieuwe wegen, reconstructie van wegen) en zelfs de uitstralingseffecten zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening bepaald.

Het MER is getoetst door de Commissie m.e.r., in haar oordeel geeft de commissie aan dat goed onderzoek is gedaan naar de milieugevolgen van het voornemen. Op drie onderdelen ontbrak nog essentiële informatie: inzicht in bij welke woningen de gecumuleerde geluidbelasting toeneemt en op welk gronden dit aanvaardbaar is, geurbelasting en flora en fauna. In de aanvulling op het MER is ingegaan op de gecumuleerde geluidseffecten en op de andere genoemde punten.

De potentiële cumulatie met luchtvaartlawaai is in paragraaf 3.5 van deze nota beschreven. Onderaan deze paragraaf zal apart worden ingegaan op de punten die de NSG noemt in haar brief. Het onderzoek ten aanzien van de invloed van de ontwikkeling op de GPP's langs de A28 wordt in het najaar van 2018 uitgevoerd.

Dit bestemmingsplan heeft geen betrekking op de wijze waarop de bedrijvigheid wordt bestemd, waar nodig is hier in de beantwoording van de vragen van de NSG wel op ingegaan.

Door reclamanten wordt geschat dat de ongecorrigeerde invallende geluidbelasting van de rijksweg A28 ter waarborging van de bij recht verkregen toelaatbare binnenwaarde in de woningen veel minder dient te bedragen dan 51 dB. Reclamant stelt daarbij de volgende maatregelen voor:

- Het uitvoeren van een (het) simulatieprogramma voorafgaand aan de definitieve besluitvorming (heeft ook plaatsgevonden bij Amersfoort, A28). *We hebben het aspect geluid nader onderzocht door het uitvoeren van nader akoestisch onderzoek nadat het aanvullende verkeersonderzoek is uitgevoerd, maar een simulatieonderzoek maakt de uitkomst van de geluidwaarden niet anders. Het*

onderzoek naar de GPP's vanwege de A28 wordt in het najaar van 2018 uitgevoerd. Wij zijn ons ervan bewust dat er enkele woningen zijn waar de gecumuleerde geluidbelasting toeneemt, maar door het treffen van maatregelen is deze toename acceptabel en zullen waar nodig gevelmaatregelen worden aangeboden.

- *Hoge Geluidswal tussen tankstation Bornheim en Knooppunt Hattemerbroek. De gemeente is inmiddels in gesprek met reclamanten over het geluid van de A28. Dit item krijgt via een ander spoor aandacht en staat los van dit bestemmingsplan. Voor de verdere beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar paragraaf 3.3.*
- *Isolerende beplanting tussen tankstation Bornheim en Knooppunt Hattemerbroek. De gemeente is inmiddels in gesprek met reclamanten over het geluid van de A28. Dit item krijgt via een ander spoor aandacht. Bovendien heeft beplanting geen of een minimal effect. In het onderzoek naar wegverkeerslawaaï is geen rekening gehouden met geluidreducerende beplanting.*
- *Optimaal isolerend ZOAB tussen 't Harde en Zwolle. Dit is een maatregel die in het kader van de geluidproductieplafonds wordt onderzocht. Het onderzoek naar de GPP's wordt uitgevoerd in het najaar van 2018.*
- *Lagere snelheid beide zijden tussen tankstation Bornheim en Knooppunt Hattemerbroek. A28 is een rijksweg, Rijkswaterstaat is hiervoor bevoegd gezag. Voor dit project is er geen aanleiding om de snelheid te verlagen. Het ontwerp van de nieuwe aansluiting is gemaakt op basis van de maximale snelheid van 130 km/u.*
- *Aanpassing van de bestaande geluidswal Rondweg om de wijk Wezep-Noord. Er is op dit moment geen aanleiding voor de voorgestelde geluidsmaatregel. In de rapporten is precies berekend waar nieuwe geluidschermen nodig zijn.*

Daarnaast stelt de reclamant dat het verkeer van en naar de A28 zal op een andere wijze door de kern van Wezep gaan rijden en dat de zorgen op het ontstaan van ongewenst sluipverkeer door de woonkernen groot zijn. Reclamant stelt dat verkeersborden daarin niet gaan helpen en de vraag blijft of er dan al onomkeerbare voorzieningen zijn getroffen waardoor oplossingen al niet meer kunnen worden gerealiseerd. Daarom stelt reclamant dat bij een zo'n omvangrijke wijziging in infrastructuur als de aansluiting A28 een gedegen en goed verkeerscirculatieplan hoort. Reclamant verzoekt in navolging van het bovenstaande om:

- *Het MER opnieuw te laten uitvoeren waarbij de in deze zienswijze aangedragen punten duidelijk worden meegenomen.*
- *Een gedegen verkeerscirculatieplan op stellen met de mogelijke alternatieven.*
- *Het definitieve bestemmingsplan pas vast te stellen nadat de MER opnieuw is uitgevoerd en er een correct beeld is van de invloeden en de te nemen maatregelen om te voldoen aan alle wettelijke vereisten.*

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1 en het verkeersmodel dat is opgenomen in bijlage 2. Er is geen aanleiding het MER aan te passen, dit biedt namelijk voldoende informatie om de beschouwde alternatieven te vergelijken. Na de keuze op grond van deze

informatie, wordt het gekozen alternatief in het bestemmingsplan nader uitgewerkt. Wel is het verkeersmodel geactualiseerd, waarna het akoestisch onderzoek bij dit bestemmingsplan is geactualiseerd.

Ten slotte geeft de reclamant een samenvatting van de tekortkomingen van de MER volgens de reclamant:

- Het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting A28, waarborgt vanwege de rijksweg A28 niet het wettelijk toelaatbare binnen niveau van 36 dB (art.11.2 Wet milieubeheer) in woningen waarvoor een bouwvergunning is verleend na 1 januari 1982.
- Het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting A28, waarborgt vanwege de rijksweg A28 niet het wettelijk toelaatbare binnen niveau van 41 dB (art.11.2 Wet milieubeheer) in woningen waarvoor een bouwvergunning is verleend voor 1 januari 1982.
- Bij het waarborgen van de wettelijk toelaatbare binnen niveaus dient de optelsom(R1+R2+R3+R4+R5) van de volgende geluidreducties betrokken te worden:
 - R1: Invallende geluidbelastingen vanwege de A28 hoger dan 59 dB dienen te worden gereduceerd naar 59 dB of lager;
 - R2: Om de geluidbijdrage 48 dB vanwege het in gebruik nemen van Lelystad Airport te compenseren zal de geluidbijdrage vanwege de A28 verlaagd moeten worden naar 57 dB;
 - R3: Om de gezamenlijke geluidbijdrage van de A50, de spoorbanen Hanzelijn en Amersfoort-Zwolle te compenseren zal de geluidbijdrage vanwege de A28 verlaagd te worden naar minder dan 57 dB;
 - R4: Om de toename van de geluidbijdrage van de nog niet geprojecteerde verkeersvoorzieningen voor de A28 te compenseren zal de geluidbijdrage na vaststelling van het bestemmingsplan verlaagd moeten worden naar veel minder dan 57 dB;
 - R5: Om de toename van de geluidbijdrage van 55 dB vanwege toekomstige bedrijfsactiviteiten op het regionaal te ontwikkelen bedrijvenpark H2O te compenseren zal de geluidbijdrage na vaststelling van het bestemmingsplan verlaagd moeten worden naar veel minder dan 51 dB.

Reactie gemeente:

In de (geactualiseerde) akoestische onderzoeken bij het MER en het bestemmingsplan is aangegeven bij welke woningen nader onderzoek nodig is om te waarborgen dat aan de wettelijke binnenwaarden wordt voldaan. Dit nader onderzoek wordt na besluitvorming opgestart. Indien blijkt dat maatregelen aan de gevel benodigd zijn om aan de eisen uit de Wet geluidhinder met betrekking tot de wettelijke binnenwaarde te kunnen voldoen, zullen deze getroffen worden.

Dit heeft ook een relatie met het nog uit voeren onderzoek in het kader van de geluidproductieplafonds en hieraan gekoppeld de besluitvorming. Onderzoek naar geluidwering en toetsing aan bovengenoemde normen zal mogelijk aan de orde zijn als resultaat van het nog uit te voeren akoestisch onderzoek naar A28 en eventuele door Rijkswaterstaat te nemen wijzigingsbesluit GPP's, indien aan de orde. Dat moet nog uit het onderzoek blijken, het onderzoek wordt in het najaar van 2018 uitgevoerd.

Bij de zienswijze van reclamanten is een notitie van NSG gevoegd. Deze wordt hierna ook samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

“Notitie zienswijze bestemmingsplan Buitengebied, Aansluiting 28” van de NSG

De notitie wijst onder verschillende paragrafen steeds opnieuw op het belang van het waarborgen van acceptabele geluidniveaus in de nachtperiode ter voorkoming van slaapstoornissen, in combinatie met het verwachte luchtvaartgeluid na ingebruikname van Lelystad Airport en het feit dat bij veel woningen de slaapkamer zich onder een schuin dak bevindt (beperktere geluidwering dan andere geveldelen).

Wij onderschrijven het belang van het beschermen van de woningen, ook in de nachtperiode. Zoals aangegeven in hoofdstuk 3.5 van deze nota heeft het luchtvaartlawaai geen significante invloed op het gecumuleerde geluidniveau bij de woningen in en rondom het plangebied. In de aanvulling op het MER zijn de gecumuleerde geluidniveaus bepaald en beoordeeld. Bij een beperkt aantal woningen is sprake van een significante toename van het gecumuleerde geluidniveau. Naast de maatregelen aan de wegen (geluidreducerend asfalt), waaronder ook de wegen waar ‘slechts’ sprake is van een uitstralingseffect, wordt in de aanvulling op het MER ook een beperking voor bepaalde bedrijven op Bedrijvenpark H2O voorgesteld voor het toegestane geluidniveau in de nachtperiode. Hiermee worden de woningen, ook in de nachtperiode, voldoende beschermd. De woningen waar ook na maatregelen sprake is van een significante toename in de nachtperiode zullen in een nader onderzoek naar benodigde gevelmaatregelen worden betrokken. Dit is een maatregel die wordt getroffen in de bestemmingsplannen voor Bedrijvenpark H2O en valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.

De NSG stelt dat niet zondermeer sprake is van een goed woon- en leefklimaat als wordt voldaan aan de richtafstanden van de VNG.

Zoals beschreven door de NSG is het alleen aanhouden van richtafstanden niet een voldoende waarborg om effecten van cumulatie van industrielawaai te voorkomen. Ten eerste heeft dit onderdeel geen betrekking op dit bestemmingplan en ten tweede is dat de reden dat in het MER wel akoestisch onderzoek naar de cumulatie van industrielawaai is uitgevoerd. Zoals hiervoor aangegeven is dit onderdeel van de Aanvulling op het MER. Naar aanleiding hiervan worden maatregelen opgenomen in de bestemmingsplannen voor Bedrijvenpark H2O. Dit valt echter buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan voor de nieuwe aansluiting op de A28.

Daarnaast gaat de NSG in op de bedrijven die zich op H2O kunnen vestigen, nu niet is gewaarborgd dat zoneringsplichtige bedrijven zich kunnen vestigen en er geen geluidgebruiksruimte per bedrijfsactiviteit is vastgelegd. De NSG wijst ook op de mogelijkheid dat bedrijven later in het milieuspoor hogere waarden van 55 dB(A) vergund krijgen.

In de bestemmingsplannen voor het Bedrijvenpark H2O wordt de vestiging van bedrijven waardoor geluidzonering verplicht wordt (de geluidzoneringsplichtige inrichtingen), anders dan de stichting aangeeft, wel uitgesloten. Het invoeren van een geluidverkavelingsplan zoals voorgesteld voert echter te ver voor een niet geluidgezoneerd bedrijventerrein. In de aanvulling op het MER is een acceptabel woon- een leefklimaat bij omwonenden voldoende onderbouwd, zelfs in het meest ongunstigste geval. Daarnaast is het niet gebruikelijk bij nieuwe bedrijvigheid hogere waarden dan 50 dB(A) aan bedrijven toe te staan: dit kan zeker niet zonder een aparte procedure. Bij deze procedure moet ook de omgeving worden betrokken en op grond daarvan zal de gemeente nooit meewerken aan het toestaan van hogere grenswaarden voor individuele bedrijven. Dit kan echter niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan en zeker niet in dit bestemmingsplan dat geen betrekking heeft op het Bedrijvenpark H2O, maar op de nieuwe aansluiting op de A28.

De NSG stelt dat in het MER geen rekening is gehouden met aan woningen toegekende geluidbeschermingsrechten, niet duidelijk is wat hier precies mee wordt bedoeld in dit kader. Ook wordt gesteld dat de vastgestelde GPP's niet in het MER zijn opgenomen.

In het MER en de onderzoeken bij het bestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande situatie en rechten (op basis van vastgestelde hogere waarden, GPP's en bestaande geluidbelastingen). Deze bestaande geluidbeschermingsrechten zijn steeds vergeleken met de situatie na planontwikkeling. Waar de geluidsniveaus hoger worden, zijn mitigerende maatregelen voorgesteld.

In het MER is vooral getoetst of alle onderzochte alternatieven voldoen aan bestaande wet- en regelgeving en wat de verschillen van de onderzochte alternatieven zijn ten opzichte van de autonome/referentiesituatie en ten opzichte van elkaar. Dit is door de Commissie m.e.r. niet ter discussie gesteld in haar toetsingsadvies. In de onderzoeken bij het bestemmingsplan is dit in meer detail uitgewerkt. Het onderzoek naar de GPP wordt in het najaar van 2018 uitgevoerd.

De NSG verwijst naar de wettelijk vastgestelde GPP's langs rijkswegen en spoorwegen en de afwegingen ten aanzien van de geluidbelasting op en in individuele woningen die daar aan ten grondslag liggen. De NSG stelt dat dit onterechte niet in het MER is meegenomen én dat hierbij rekening moet worden gehouden met cumulatie.

Zoals reeds eerder aangegeven veranderen de geluidbelastingen vanwege de A28 en het spoor NIET significant bij individuele woningen. Deze geluidbelastingen zijn wel meegenomen bij de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelasting bij de individuele woningen en de mogelijke veranderingen daarin vanwege de planontwikkeling. Overigens wordt op dit moment met Rijkswaterstaat een traject doorlopen om de GPP's te toetsen en te verplaatsen ter hoogte van de nieuwe aansluiting, zonder dat dit leidt tot hogere geluidsniveaus vanwege de A28. Het onderzoek naar de GPP's wordt in het najaar van 2018 uitgevoerd.

De standaard bedrijvenlijst van de VNG is gebaseerd op 'rustige woonwijk' en niet op 'gemengd gebied', de NSG stelt op grond hiervan dat de bedrijfspercelen op grond hiervan maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde bij woningen mogen veroorzaken.

Dit is geen juiste interpretatie van het gebruik van de VNG-lijsten. De categorie-indeling is inderdaad gebaseerd op de 'standaard'waarde van 45 dB(A) etmaalwaarde bij woningen. Bij 'gemengd gebied', waar sprake is van sterke functiemixing en/of ligging langs drukke wegen zoals de A28, kan hiervan worden afgeweken tot 50 dB(A), de zogenaamde stappenbenadering uit de VNG-publicatie. Hiervan kan gemotiveerd zelfs nog verder worden afgeweken tot 55 dB(A).

Daarnaast stelt de NSG dat sprake is van een zonegrens van 0 meter als de vestiging van geluidzoneringsplichtige bedrijven niet expliciet is uitgesloten in het bestemmingsplan.

In de bestemmingsplannen voor het Bedrijvenpark H2O is de vestiging van zoneeringsplichtige bedrijven WEL expliciet uitgesloten, er is dus geen geluidzone vanwege industrielawaai van kracht. Daarnaast heeft onderliggend bestemmingsplan geen betrekking op het bedrijvenpark, maar op de nieuwe aansluiting op de A28.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 8. Reclamanten 8

Reclamanten geven aan bezwaar te maken tegen het bestemmingsplan op volgende gronden.

Reclamanten stellen dat er binnen het verkeersonderzoek onvoldoende rekening is gehouden met de nieuwe verkeersstromen naar de nieuwe op en afritten. Reclamanten achten een nieuw onderzoek noodzakelijk en pleit voor een gelijktijdige aanpassing van het omliggende wegennet met de aanleg van de op en afritten. Ook pleit reclamant voor een gedegen onderzoek naar de verkeersveiligheid betreffende de voorgenomen plannen.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1 en het verkeersmodel is opgenomen in bijlage 2.

Volgens reclamant worden de op- en afritten te dicht op het kruispunt A28/A50 gesitueerd. Doordat de betreffende oprit richting Zwolle kort voor het kruispunt komt te liggen vreest reclamant voor een toename van file en verstoppingen. Ook wordt genoemd dat de verbreding van de A28 geen oplossing zal bieden omdat de hals van het kruispunt en de versmalling van de brug een probleem blijven.

Reactie gemeente:

Rijkswaterstaat is betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp van de nieuwe aansluiting op de A28 en heeft dit getoetst, daaruit is gebleken dat het voldoet aan de eisen van verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid.

Reclamant vreest, mede op basis van de resultaten van de MER voor een toename van sluipverkeer over de Voskuilerdijk. Reclamant stelt dat routes over de Voskuilerdijk richting de voorgenomen op en afritten korter zijn dan de voorgestelde route via de Nieuwe parallelweg. Reclamant verwacht dat de sluiproute veel gebruikt gaat worden door bewoners uit de wijk Onderdijk, de toekomstige wijk Het Reevedorp en ander verkeer richting Zwolle. De Voskuilerdijk is niet op deze verkeerstoename berekend volgens reclamant, daarbij zal door de vele huidige en verwachte toekomstige snelheidsovertredingen de verkeersveiligheid volgens reclamant in geding komen. Reclamant stelt voor dat de gemeente maatregelen neemt om te voorkomen dat de Voskuilerdijk zal worden gebruikt als sluiproute.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.4.

Reclamant vindt het merkwaardig dat de waardevolle fietsroutes die op de Voskuilerdijk uitkomen niet genoemd worden in het plan. Daarnaast stelt reclamant de fietsroute richting Hattemberbroek wordt verpest door toekomstige op en afritten met stoplichten, rotonde, etc. en dat de fietsroute richting Zalk gevaarlijk zal worden voor fietsverkeer door de verkeerstoename ten gevolge van de voorgenomen plannen. Reclamant stelt dat de fietsroute via de Voskuilerdijk een waardevol knooppunt is voor fietsroutes door heel Nederland. Reclamant pleit voor een tijdig gesprek tussen de gemeente en de bewoners van de Voskuilerdijk.

Reactie gemeente:

De fietsroute via de Voskuilerdijk heeft nadrukkelijke aandacht bij de verdere voorbereiding van het project. De gemeente Oldebroek zal hierover contact zoeken met de bewoners.

Reclamant noemt in de huidige situatie veel last te hebben van geluid en fijnstof door de A28 en vreest dat deze overlast groter zal worden met de aanleg van de nieuwe op en afritten en toename van verkeer op de Voskuilerdijk. Reclamant zoekt daarom om maatregelen te nemen waarbij de uitstoot van fijnstof en toename van geluidhinder minder worden, zoals ZOAB-asfalt en het aanbrengen van geluidswallen en beplanting. Reclamant stelt hierbij dat in het verleden toegezegd is dat met het aanbrengen van een nieuwe asfaltlaag op de A28 gebruik gemaakt zou worden van ZOAB. Deze belofte is volgens reclamant echter niet nagekomen.

Reactie gemeente:

Op de A28 ligt in de huidige situatie reeds ZOAB, met het verplaatsen van de aansluiting zal onderzocht moeten worden welke maatregelen aan de A28 nodig zijn. Hiervoor wordt onderzoek gedaan naar de geluidproductieplafonds. Het onderzoek

naar de GPP's wordt in het najaar van 2018 uitgevoerd. Aangetoond is dat de geluidbelasting vanwege de A28 nergens toeneemt (zie ook paragraaf 3.3 van deze nota).

In paragraaf 3.2 is reeds aangegeven dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen licht kunnen toenemen als gevolg van de totale planontwikkeling, maar dat bij alle woningen ruimschoots aan de grenswaarde en de adviesnormen van de WHO wordt voldaan. De concentraties vanwege wegverkeer liggen bij woningen overal lager dan 20 µg/m³, de helft van de grenswaarde.

Reclamanten is te ore gekomen dat als bouwstof voor het ophogen van de op en afritten gebruik zal worden gemaakt van materiaal dat vervaardigd is uit verbrand huisvuil. Reclamant raadt af dit materiaal te gebruiken, omdat gevreesd wordt voor negatieve effecten voor eigen gezondheid en verontreiniging van het grondwater. In Hattemerbroek is volgens reclamanten al een afvalput waar verontreinigd slib in wordt gestort.

Reactie gemeente:

Het toepassen van bodemas (restproduct van afvalverbranding) als ophoogmateriaal in plaats van zand is bij realisatie van de Aansluiting Wezep / H2O op de A28 mogelijk. Het te gebruiken soort ophogingsmateriaal zal echter niet voorgeschreven worden in de aanbestedingsprocedure. De aannemer kan hierin vrij zijn keuze maken. In alle gevallen moet de aannemer echter voldoen aan wet- en regelgeving ten aanzien van het gebruik van materialen en (secundaire) grondstoffen. Bodemas wordt inmiddels ruim 20 jaar veilig gebruikt in de grond-, weg- en waterbouw. Het zwarte, zandachtige materiaal wordt ingezet als secundaire bouwstof. Het dient onder meer als fundering onder wegen en fly-overs. Gebruik ervan is duurzaam. Het bespaart het gebruik van zand en grind. Onder de Nederlandse wegen ligt inmiddels meer dan twintig miljard kilo bodemas. Ingepakt en wel, om te voorkomen dat bepaalde stoffen zich verspreiden. De regels staan beschreven in het Besluit bodemkwaliteit. Het besluit stelt dat bodemas een zogeheten IBC-bouwstof is, die toegepast mag worden met IBC-maatregelen. IBC staat voor Isoleren, Beheersen en Controleren. Al het Nederlandse bodemas voldoet aan het BRL 2307 KOMO-certificaat. Deze voorziet in een hogere kwaliteit dan de wet voorschrijft.

Reclamanten vragen de gemeente om geduld te hebben totdat Rijkswaterstaat besluit om het nieuwe viaduct aan te leggen op de huidige locatie. Het voorbeeld zoals het kan ligt bij 't Harde waar RWS een nieuw en verbreed viaduct heeft aangelegd. De kosten hiervan waren voor RWS. Het is volgens reclamanten heel goed mogelijk dat kort na de aanleg van de nieuwe op- en afritten RWS besluit om het oude viaduct over de Zuiderzeestraatweg te vervangen door een nieuw en breder viaduct. Reclamanten vragen zich af of men het geduld nog even kan opbrengen dan kan volgens hen heel veel geld van de inwoners van de H2O-gemeenten bespaard worden.

Reactie gemeente:

Het proces om te komen tot een gewenste voorziening om het verkeer van en naar het Bedrijvenpark H2O te faciliteren dateert uit 2007, na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Hattemerbroek". Er is veel onderzoek geweest en een scala aan alternatieven is aan de orde geweest. In 2008 is er een klankbordgroep opgericht, waarin inwoners van Hattemerbroek en Wezep zitting hadden, de Bedrijvenkring Oldebroek, de Ontwikkelingsmaatschappij H2O en de gemeente. In en met deze klankbordgroep zijn de mogelijke alternatieven besproken. Vanuit deze klankbordgroep zijn ook zelf voorstellen gedaan om de nieuwe aansluiting vorm te geven.

Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland namen en nemen deel aan dit project. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in de keuze tussen twee varianten, namelijk het opwaarderen van de huidige aansluiting en het verplaatsen van de aansluiting. Beide zijn getoetst op een vijftal onderdelen (verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag, kosten en lokale infrastructuur). Uit de afweging blijkt dat verplaatsen de beste optie is. Met name het maatschappelijk effect van het opwaarderen van de huidige aansluiting is enorm. Zowel voorafgaand aan het opstellen van het MER als in het m.e.r.-traject zijn verschillende mogelijkheden voor de verkeersontsluiting afgewogen. Hierbij is ook het opwaarderen van de huidige aansluiting meegenomen. Vanwege de fysieke beperkingen hiervan en de milieugevolgen van deze situatie, ingeval er meer (vracht)verkeer via deze aansluiting moet worden afgewikkeld, is uit het MER gebleken dat deze variant vanwege zowel verkeerskundige- als milieuaspecten slechter 'scoort' dan de nu voorgestelde aansluiting.

In de aanloop naar de raadsvergadering van januari 2014 zijn de betrokken partijen ingelicht over het plan om te kiezen voor het verplaatsen van de aansluiting. Zo zijn de direct aanwonenden (met name aan de Zuiderzeestraatweg) geïnformeerd, een groot aantal ondernemers en in het algemeen de inwoners van Wezep. In januari 2014 heeft de gemeenteraad besloten tot verplaatsing van de aansluiting en is het vervolgproces ingericht. Nadien is nog gesproken met de bezorgde ondernemers, eerst plenair en later, met hen die dat wilden, individueel.

De provincie Gelderland heeft overigens de aanpassing van de aansluiting bij 't Harde gefinancierd.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 9. Reclamanten 9

Ten eerste vrezen reclamanten voor het ontstaan van sluipverkeer vanuit Kampen en Oosterwolde over de Voskuilerdijk bij de voorgenomen op- en afritten. Reclamanten stellen dat een route binnendoor via de Voskuilerdijk korter is dan de in het plan bedoelde routes. Reclamanten stellen hierbij dat de huidige wegen niet berekend zijn op deze verkeerstoename gezien de huidige staat van de bermen. Daarom wordt gepleit voor gestorte betonstroken op deze bermen.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.4.

Bij diverse wegen in de gemeente worden de bermen verhard met beton als grasstenen niet blijken te voldoen. In de onderhoudscyclus van wegen zal worden bekeken of dat ook voor de Voskuilerdijk toegepast kan worden. De gemeente zal bekijken hoe dit in de beheerplannen kan worden geborgd.

Ten tweede stellen de reclamanten voor het fietspad dat gelegd wordt aan de rechterzijde van de Voskuilerdijk door te trekken tot aan de Burgermeester Hardenbergweg. Daarnaast noemen reclamanten dat bij monde van de commissie een goede afscheiding van het fietspad komt dat over het toekomstige viaduct loopt. Er wordt gesteld dat dit echter niet te zien is op de plantekeningen.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.4.

Het fietspad wordt niet doorgelegd tot aan de Burgemeester Hardenbergweg. Daarvoor is geen ruimte op openbaar gebied en zal dus veel grond aangekocht moeten worden. Daar voorziet dit plan niet in en is dit ook niet opgenomen in de meerjarenbegroting/toekomstperspectief van de gemeente. Gezien het aantal fietsers is het overigens nog maar de vraag of de aanleg van een fietspad, volgens de te hanteren criteria, wel noodzakelijk is. Veeleer moet dit gezocht worden in een voorziening op de bestaande weg, zoals suggestiestroken, zoals die op vergelijkbare wegen in de gemeente zijn aangebracht.

Tussen de weg en het fietspad op het viaduct wordt een fysieke afscheiding aangebracht.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 10. Gelderse Natuur en Milieu Federatie (GNMF)

De federatie geeft aan van mening te zijn dat, aangezien er nog geen helderheid bestaat over het bestemmingsplan Hattemerbroek en de nut en noodzaak van dat plan niet onherroepelijk zijn aangetoond, het voorbarig te vinden dat nu al wordt geanticipeerd met voorliggend ontwerpbestemmingsplan en ontwerp-omgevingsvergunning in relatie tot aansluiting van het bedrijvenpark op de A28.

Reactie gemeente:

Duidelijk is dat er tussen beide projecten samenhang bestaat. De bestemmingsplanprocedure voor Bedrijvenpark H2O is eerder gestart dan de procedure voor de nieuwe aansluiting op de A28. Eerder werd nog gedacht dat voor de nieuwe aansluiting sprake was van een Tracébesluit op grond van de Tracéwet. Het (toenmalige) Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft dit uitgezocht en begin 2016 geconcludeerd dat geen Tracébesluit nodig was en dat de gemeente Oldebroek zelf een bestemmingsplanprocedure in gang kon zetten. In oktober 2015 zijn de voorontwerpbestemmingsplannen en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het Bedrijvenpark H2O (plandelen Oldebroek en Hattem) al in procedure gebracht, dus dat was nog voordat duidelijk werd dat de gemeenteraad van Oldebroek alsnog

bevoegd was om een bestemmingsplan voor de nieuwe aansluiting vast te stellen. Er is dan ook zo spoedig mogelijk daarna gestart met het opstellen van een bestemmingsplan voor de nieuwe aansluiting op de A28. Deze heeft vanaf juni 2016 ter inzage gelegen als voorontwerp. Ondertussen werd ook gewerkt aan het MER. Ook in het MER is met beide projecten rekening gehouden en dat rapport heeft een integraal karakter. In 2016 hebben de ontwerpbestemmingsplannen en het MER voor het Bedrijvenpark H2O ter inzage gelegen. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is het MER nog op een aantal punten aangevuld. Deze aanvulling op het MER, met bijbehorende onderzoeken, is vanaf 6 december 2017 tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan voor de nieuwe aansluiting op de A28 ter inzage gelegd.

De samenhang tussen de projecten is altijd duidelijk geweest en komt zowel in het MER, aanvulling op het MER, het bestemmingsplan voor het bedrijvenpark als in het bestemmingsplan voor de aansluiting op de A28 tot uitdrukking. De gemeenteraad van Oldebroek zal de bestemmingsplannen voor het Bedrijvenpark H2O (plandeel Oldebroek) en de nieuwe aansluiting op de A28 in dezelfde raadsvergadering behandelen, de gemeenteraad van Hattem zal op dat moment (afhankelijk van het vergaderschema van de nieuwe raad) het bestemmingsplan Bedrijvenpark H2O voor plandeel Hattem vaststellen, waardoor er ook sprake is van een integrale belangenafweging.

De gemeente is dan ook van mening dat daarmee sprake is van voldoende integratie tussen beide projecten. Mocht er sprake zijn van een beroepsprocedure dan zullen de plannen naar alle waarschijnlijkheid ook gelijktijdig worden behandeld door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Nationaal Landschap

Volgens de federatie zijn de voorgenomen ingrepen gelegen in beschermd nationaal landschap zonder dat sprake is van enige mate van compensatie. De federatie verwijst naar artikel 2.7.4.2 Nationaal Landschap van de Omgevingsverordening van de provincie Gelderland. Het aanleggen van wegen tast de plaatselijke kernkwaliteiten en beleving van het landschap aan zoals openheid, historische verkavelingen en relictten. Per saldo verdwijnt er landschap en dit wordt vervangen door harde infrastructuur met stedelijke uitstraling en lawaai. Er is volgens de federatie geen sprake van compenserende maatregelen ter waarborging van de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap ter plaatse. Een toets naar effecten op de landschappelijke kernkwaliteiten ontbreekt. De federatie acht het plan daarom in strijd met de Omgevingsverordening Gelderland.

Reactie gemeente:

Zoals de federatie aangeeft is het plangebied van het bestemmingsplan grotendeels gelegen in het Nationaal Landschap Veluwe in het deelgebied, zoals opgenomen in de Omgevingsverordening van de provincie Gelderland. Het Nationaal Landschap Veluwe is opgedeeld in deelgebieden. Het plangebied ligt in de Polder Hattem. De kernkwaliteiten hiervan zijn: sterk contrast tussen gesloten en open landschap, groot hoogteverschil tussen bos, stad en IJssel op zeer korte afstand, Hattem pittoresk en oriëntatie op Zwolle. De effectbeschrijving in relatie tot de bestaande kwaliteiten maakt deel uit van het MER. Uit het MER blijkt dat gezien het feit dat de

kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap Veluwe in het plangebied op dit moment niet of nauwelijks aanwezig zijn en een beeldregieplan zorgt voor een samenhangend ruimtelijk beeld dat aansluit op de lintbebouwing, worden de effecten voor de ruimtelijke kwaliteit beperkt negatief gewaardeerd (-/0). Voor de nieuwe aansluiting op de A28 is daarnaast een visie op de entree opgesteld. Hierin wordt ingegaan op de landschappelijke inpassing van de nieuwe aansluiting en carpoolplaats en de wijze waarop de aansluiting wordt ingepast in de landschappelijke structuren van de omgeving. De visie is ook voorzien van een concreet beplantingsvoorstel. In hoofdstuk 3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt hierop ingegaan. In de reactie van de provincie Gelderland dat de gemeente op het ontwerpbestemmingsplan heeft ontvangen (geen officiële zienswijze) wordt aangegeven dat de provincie niet verwacht dat de ontwikkeling in strijd is met het beleid voor Nationaal Landschap. De toelichting van het bestemmingsplan is op dit punt nog wel aangevuld. Daarin is onderbouwd waarom hier inderdaad geen sprake van is.

Fauna

In het plan wordt gesteld dat het verplaatsen van de Aansluiting op de A28 gevolgen kan hebben voor een migratieroute van vleermuizen, en dat het aanbrengen van een nieuwe beplantingsstructuur aan de orde kan zijn. Vaste migratieroutes van vleermuizen vallen onder de beschermingsregels van de Wet natuurbescherming (Wnb) en de Habitatrichtlijn. De federatie geeft aan dat nergens compensatiemaatregelen en/of migratiemaatregelen in het bestemmingsplan zijn geborgd. Dat betekent dat daarmee niet is aangetoond dat het plan uitvoerbaar is rekening houdend met de diverse bepalingen van de Wnb en de richtlijn.

Reactie gemeente:

De betreffende migratieroute bestaat uit kwijnende essen op het viaduct van de Voskuilerdijk. Deze bomen zullen autonoom sowieso afsterven vanwege de essentaksterfte en de slechte, verdrogingsgevoelige standplaats. In de nieuwe situatie zal dit knooppunt worden voorzien van robuuste bomenrijen bestaande uit lindes (aan te planten in grote maten) in combinatie met bloemrijke bermen. De verbindingroute voor de vleermuizen zal daardoor in stand blijven en zelfs verbeteren ten opzichte van de autonome situatie. Voor de aanpassing van dit knooppunt is bij de provincie Gelderland een ontheffing aangevraagd in het kader van de Wet natuurbescherming. Op 2 augustus 2018 is de ontheffing van de Wet natuurbescherming verleend.

Stikstofdepositie

Met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking en de stikstofdepositie op gevoelige gebieden wordt verwezen naar de PAS en dat het project H2O en Aansluiting A28 onder werking van de PAS valt. De PAS-systematiek ligt ter beoordeling bij het Hof van Justitie van de EU. Bovendien blijkt uit meetgegevens dat de belasting van natuurgebieden de laatste jaren helemaal niet is afgenomen. Bij het Programma Stikstof is ervan uitgegaan dat de laatste jaren de belasting was afgenomen en die afname zich zou voortzetten. Op grond van aannames wordt ontwikkelruimte vrijgegeven voor nieuwe projecten, zoals voor Hattermerbroek. Het lijkt er intussen sterk op dat het vergeven van die ontwikkelruimte voorbarig en onterecht

is geweest. Intussen verslechteren de natuurcondities in bijvoorbeeld de Veluwe zich nog steeds verder, omdat stikstof blijft neerdalen en vooralsnog het reduceren van de belasting tot beneden de gewenste kritische drempelwaarden ver uit het zicht blijft. Vandaar dat ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen het voorzorgsbeginsel zou moeten gelden, nu uit de stikstofmonitoring van het RIVM blijkt dat het allemaal niet zo goed gesteld is als het gaat om stikstofverbindingen in de lucht boven bijvoorbeeld de Veluwe. Er blijkt vooralsnog geen sprake te zijn van significante afname van de stikstofbelasting. Ontwikkeling van beide projecten zal volgens de federatie bijdragen aan een verslechtering van de milieucondities van de betrokken natuurgebieden Veluwe en Rijntakken.

Reactie gemeente:

Bij de verwijzingsuitspraak van 17 mei 2017 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak prejudiciële vragen gesteld aan het Hof van Justitie van de Europese Unie over het PAS. In deze uitspraak is - kort samengevat - overwogen dat het PAS op voorhand geen ongeschikt instrument is om te voldoen aan de HRL en verenigbaar lijkt te zijn met deze richtlijn. Niettemin zijn prejudiciële vragen gesteld om de verenigbaarheid met de HRL zeker te stellen. Voorts blijkt uit deze uitspraak dat geen voorlopige voorzieningen hoeven te worden en dat de vergunningverlening kan worden voortgezet. Derhalve wordt geconcludeerd dat in de toelichting van het bestemmingsplan kan worden verwezen naar de PAS om de uitvoerbaarheid van het plan aan te tonen.

De projecten Aansluiting A28 en Bedrijvenpark zijn opgenomen op de prioritaire lijst van het PAS.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 11. Reclamant 11

Reclamant geeft aan dat berekeningen in het verleden van het verkeerscirculatieplan een leegte hebben gelaten. Er is bijvoorbeeld geen onderzoek gedaan naar het verkeerseffect op de Keizersweg en Veluwelaan. Ook de toename van sluipverkeer dat via de Bovenheigraaf gaat rijden is niet meegenomen. Tijdens de bijeenkomsten vooraf is dit al meermalen door reclamant aangekaart. Maar hierop heeft reclamant nog geen reactie van de gemeente Oldebroek gehad.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1 Verkeerscirculatieplan en 3.4 Sluipverkeer. Het verkeersmodel is opgenomen in bijlage 2.

Niet te verwachten is dat de Bovenheigraaf zal worden gebruikt als sluiproute. Daar lijkt geen aanleiding toe. De huidige onderdoorgang op de Zuiderzeestraatweg blijft gehandhaafd. Daardoor is Oldebroek ook na de aanpassing voor autoverkeer bereikbaar via de N308, de Zuiderzeestraatweg.

Financiering

Reclamant geeft aan dat de financiering van het plan onvoldoende is onderbouwd. De kosten van het plan zijn ondoorzichtig en veranderen regelmatig. Daarbij zijn de kosten zodanig hoog dat H2O BV dit niet kan betalen, aldus reclamant. Een verlies van tientallen miljoenen zijn er al voorzien. De aandeelhouders van de BV zijn de gemeenten. Dus feitelijk maakt het niets uit of de BV of de gemeente het geld betaalt, uiteindelijk komen alle kosten voor rekening voor de burger. Reclamant vraagt zich af of het plan nog wel financieel gedekt is. Vragen van reclamant over het financiële plaatje zijn tot op heden niet beantwoord. De opbouw van de totale kosten en vooral de financiën zijn onduidelijk en de overzichten die in de raad zijn gepasseerd onvolledig, aldus reclamanten.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.6 Economische uitvoerbaarheid.

MER

Ten aanzien van het MER wil reclamant graag de aandacht vestigen op het feit dat de geplande kap van 50 bomen ten noorden van de A28 een aanzienlijke impact heeft. De bomen zijn nog jong en de kap van de vorige serie heeft ook een aanslag gepleegd op de flora en fauna. De nestelende vogels zijn net teruggekeerd en ook voor onder andere de vleermuis lijkt langzaamaan weer plek terug te komen. Daarmee ook roofvogels die in het gebied jagen, zij worden met de wegen teruggedrongen waar ze het al zo moeilijk hebben. Het opnieuw kappen van de hele rij bomen zal desastreuze gevolgen hebben. De dieren zullen vrijwel zeker niet meer terugkomen. Volgens reclamant wordt hiermee in het MER onvoldoende rekening gehouden.

Reactie gemeente:

De te kappen bomen maken deel uit van het onderzoeksgebied van het ecologische veldonderzoek in 2016. Daarbij is gebleken dat deze bomen geen bijzondere betekenis hebben voor vleermuizen, broedvogels etc. Ter zake wordt verwezen naar de rapportage van dit veldonderzoek en naar de ecologische effectbeschrijving in het MER.

Voordat de gemeente verder gaat met het plan dient er volgens reclamant op een open en heldere wijze gecommuniceerd te worden. De start is door de betrokkenen van de gemeente zodanig gearrangeerd dat de werkelijk belanghebbenden buiten de informatie zijn gehouden. Een besluit met impact van deze omvang is er volgens reclamant doorgedrukt. Het is de plicht van de gemeente om de burgers goed te informeren. Volgens reclamant laat de communicatie vanuit de gemeente te wensen over, hij heeft bezwaren. Reclamant wijst er op dat de ondernemers niet alleen maar tegen zijn, maar ze willen worden gehoord en de problemen die ontstaan door het handelen van de gemeente moeten erkend worden. Reclamant verzoekt de raad om de besluitvorming rondom de nieuwe aansluiting op de A28 in het geheel terug te draaien en op basis van de juiste gronden overnieuw te doen waarbij gebruik wordt gemaakt van de juiste informatiestromen naar de betrokkenen.

Reactie gemeente:

Het proces om te komen tot een gewenste voorziening om het verkeer van en naar het Bedrijvenpark H2O te faciliteren dateert uit 2007, na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Hattemerbroek". Er is veel onderzoek geweest en een scala aan alternatieven is aan de orde geweest. In 2008 is er een klankbordgroep opgericht, waarin inwoners van Hattemerbroek en Wezep zitting hadden, de Bedrijvenkring Oldebroek, de Ontwikkelingsmaatschappij H2O en de gemeente. In en met deze klankbordgroep zijn de mogelijke alternatieven besproken. Vanuit deze klankbordgroep zijn ook zelf voorstellen gedaan om de nieuwe aansluiting vorm te geven.

Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland namen en nemen deel aan dit project. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in de keuze tussen twee varianten, namelijk het opwaarderen van de huidige aansluiting en het verplaatsen van de aansluiting. Beide zijn getoetst op een vijftal onderdelen (verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag, kosten en lokale infrastructuur). Uit de afweging blijkt dat verplaatsen de beste optie is. Met name het maatschappelijk effect van het opwaarderen van de huidige aansluiting is enorm. In de aanloop naar de raadsvergadering van januari 2014 zijn de betrokken partijen ingelicht over het plan om te kiezen voor het verplaatsen van de aansluiting. Zo zijn de direct aanwonenden (met name aan de Zuiderzeestraatweg) geïnformeerd, een groot aantal ondernemers en in het algemeen de inwoners van Wezep. In januari 2014 heeft de gemeenteraad besloten tot verplaatsing van de aansluiting en is het vervolgproces ingericht. Nadien is nog gesproken met de bezorgde ondernemers, eerst plenair en later, met hen die dat wilden, individueel.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 12. Reclamant 12Geluid

Reclamant stelt dat de berekeningen van de toename van de geluidsbelasting zijn gebaseerd op de woning aan de Achterkamp 14. Reclamant stelt daarbij echter dat eigen woning Zuiderzeestraatweg 596 dichterbij de rotonde op de kruising van de Zuiderzeestraatweg en Veluwelaan staat dan Achterkamp 14. In navolging van het bovenstaande is reclamant van mening dat de geluidbelasting bij de Zuiderzeestraatweg 596 hoger is dan bij Achterkamp 14 en daarom bij de lijst van woningen hoort waar er sprake is van een geluidstoename van meer dan 2dB. Daarom pleit reclamant dat Zuiderzeestraatweg 596 meegenomen wordt in het akoestisch onderzoek en dat er extra geluid beperkende maatregelen worden getroffen voor de eigen woning van reclamant.

Reactie gemeente:

In het akoestisch onderzoek zijn alle woningen langs de Zuiderzeestraatweg meegenomen, zie bijlage 5 van het onderzoek, ook de woning van inspreker (rekenpunt 596). Zonder maatregelen is de toename bij deze woning maximaal 1,5 dB. Op de

Zuiderzeestraatweg is onderzocht wat het effect is van toepassing van geluidreducerend asfalt, voor de woning van reclamant wordt de toename dan volledig weg genomen.

De woning Achterkamp 14 werd met name genoemd omdat deze, zonder de maatregelen, de hoogste toename gaf. Dit volgt uit de rekenmodellen. In het akoestisch onderzoek zijn niet de bijlagen met resultaten na maatregelen aan het wegdek opgenomen.

Met een aanvullende geluidsberekening neemt de geluidbelasting op de Zuiderzeestraatweg 596 (na het treffen van maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt) 1,1 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit is een niet waarneembare toename, die in het kader van de Wet geluidhinder als niet-significant wordt beschouwd.

De resultaten van de geluidsberekening zijn opgenomen in de volgende tabel.

Tabel: rekenresultaten Zuiderzeestraatweg 596	
Situatie 2030 zonder plan (Autonoom)	52,8 dB
Situatie 2030 met plan	54,4 dB
Situatie 2030 met plan en SMA-NL 8G+	52 dB

Op de kruising van de Zuiderzeestraatweg en Veluwelaan is een nieuwe rotonde aangelegd. De afstand van de woning van reclamant tot de nieuw aangelegde rotonde is kleiner dan de afstand van de woning aan de Achterkamp 14 tot de rotonde. Ter hoogte van de Zuiderzeestraatweg (ZZW) 596 is een hogere geluidsbelasting door optrekkend en afremmend (vracht)verkeer dan bij de Achterkamp 14. Onduidelijk voor reclamant is of voor de Achterkamp 14 al dan niet rekening is gehouden met optrekkende verkeer veroorzaakt door de nieuwe rotonde. Er is volgens reclamant ten onrechte voor de ZZW 596 geen of onvoldoende rekening gehouden met extra geluidsoverlast van optrekkend (vracht)verkeer en er is geen verschil gemaakt tussen de ZZW 596 en de Achterkamp 14 voor de toename van de geluidsbelasting door optrekkende (vracht)verkeer gezien de kortere afstand van de ZZW 596 tot de nieuw aangelegde rotonde. De toename van de geluidsbelasting en de totale geluidsbelasting van onze woning aan de ZZW 596 is hoger dan die van de woning aan de Achterkamp 14 omdat de woning van reclamanten dicht bij de ZZW staat en dicht bij een rotonde ligt. In het akoestisch onderzoek staat dat na toepassing van SMA-NL8 G+ het aantal woningen waar (afgerond) nog sprake is van een geluidtoename van 2 dB of meer nog 12 stuks bedraagt (Akoestisch onderzoek p. 21). Bij de opsomming van de woningen waar dit voor geldt staat de woning van reclamant volgens hen ten onrechte niet vermeld. Reclamant verzoekt de gemeente:

- a. SMA-NL 8 G+ als bronmaatregel voor de ZZW en tussen de Veluwelaan en de Rondweg toe te passen.
- b. de woning van reclamant op te nemen in de vermelding van de woningen waar na toepassing van de vermelde bronmaatregel een geluidstoename van 2 dB of meer voor geldt.
- c. extra geluid beperkende maatregelen voor de woning van reclamant te treffen.

Reactie gemeente:

Zoals aangegeven bij het voorgaande punt, is de toename bij reclamant maximaal 1,1 dB en zijn dus geen extra geluid beperkende maatregelen voor deze woning nodig.

Overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift dient voor optrekkend en afremmend verkeer een correctiefactor in de berekeningen te worden toegepast in die situaties dat de gemiddelde snelheid van het verkeer met ten minste de helft wordt gehalveerd. De maxi-maal toegestane rijsnelheid op de Veluwelaan en Zuiderzeestraat bedraagt 50 km/uur. Voor het verkeer op de rotondes wordt uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 35 km/uur. Er is derhalve geen sprake van ten minste een halvering van de snelheid. Er is daarom in de berekeningen, overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift, geen correctie toegepast.

Monitoring

Reclamant pleit voor een monitoring van de verkeersintensiteit en geluidbelasting op de Zuiderzeestraatweg tussen de Veluwelaan en Rondweg. De eerste meting dient binnen 1 jaar na het in gebruik van de afrit te worden uitgevoerd en vervolgens iedere 5 jaar. Bij hogere gemeten waarden dan gesteld in het betreffende plan pleit reclamant voor aanvullende geluid beperkende maatregelen.

Reactie gemeente:

Zoals aangegeven in paragraaf 3.4 wil de gemeente Oldebroek de eerste 5 jaar na de openstelling jaarlijks onderzoek doen naar de effecten van de verplaatste aansluiting. Na 5 jaar wordt het een 5 jaarlijks onderzoek. Dit geldt ook voor de door reclamant genoemde wegen.

Cumulatie

Reclamant stelt dat ten onrechte de voorziene geluidbelasting van de uitbreiding van vliegveld Lelystad niet is meegenomen als cumulatiefactor voor de aspecten geluidsbelasting en uitstoot van (ultra)fijnstof. Alleen de aspecten spoor en industriebelasting zijn meegenomen. Reclamant verzoekt de gemeente voor zowel de geluidsbelasting als het (ultra)fijnstof naast de extra belasting ten gevolge van de voorliggende plannen ook rekening te houden met de te voorziene geluidsoverlast van de laag overkomende vliegtuigen van vliegveld Lelystad als met de overige achtergrond belasting en deze alsnog bij elkaar op te tellen bij de beoordeling.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.5 Lelystad Airport.

Verkeersveiligheid

Door de verplaatsing van de aansluiting op de A28 zal volgens reclamant een aanzienlijke toename van het (sluip)verkeer over de Zuiderzeestraatweg richting Veluwelaan plaatsvinden. Hierdoor neemt de geluidsbelasting van de aanliggende woningen extra toe, maar ook neemt de verkeersveiligheid op het traject aanzienlijk af, aldus reclamant. Op het traject steken veel scholieren over. Ook wordt het voor reclamant onveiliger om de Zuiderzeestraatweg over te steken en de weg op te

gaan. Reclamant verzoekt de gemeente maatregelen te nemen om het (sluip)verkeer dat gebruik maakt van de Rondweg vanaf de rotonde Rondweg-Duurzaamheidstraat richting Zuiderzeestraatweg-Veluwelaan zo veel mogelijk te beperken.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1 en 3.4 en het verkeersmodel zoals opgenomen als bijlage 2. De verkeersveiligheidsaspecten zijn in het kader van het MER en het bestemmingsplan beoordeeld. Uit het MER en de onderzoeken blijkt dat geluid en trillingen nergens onacceptabele waarden aannemen.

Oude woning

Het huis van reclamant is gebouwd in 1932-1933. De fundering van de woning is niet berekend op trillingen van (vracht)verkeer voor een verkeersbelasting zoals nu is voorzien in de voorliggende plannen door de nieuwe afrit van de A28. Het huis zal mogelijk door deze verkeersbelasting schade op lopen. Wanneer deze schade ontstaat dient de gemeente Oldebroek deze schade te vergoeden, aldus reclamant.

Reactie gemeente:

Indien reclamanten van mening zijn dat zij recht hebben op planschade dan kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oldebroek. Daarna zal bekeken worden of er sprake is van planschade en of reclamanten recht hebben op een vergoeding. Dit is een aparte procedure die pas kan worden doorlopen nadat er een besluit is van de gemeenteraad over het bestemmingsplan en dat plan ter inzage is gelegd. Binnen vijf jaar nadat de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan start kan het verzoek worden ingediend.

In de huidige situatie rijdt al vrachtverkeer over de Zuiderzeestraatweg, dat neemt door het bestemmingsplan niet aanmerkelijk toe. De verwachting is dat het plan niet leidt tot een waardevermindering van de woning van reclamant.

Gezien alle negatieve effecten die het plan voor reclamant heeft wordt de raad verzocht geen nieuwe afrit van de A28 te realiseren, maar de bestaande infrastructuur bij de huidige afrit van de A28 op te waarderen.

Reactie gemeente:

Het proces om te komen tot een gewenste voorziening om het verkeer van en naar het Bedrijvenpark H2O te faciliteren dateert uit 2007, na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Hattemerbroek". Er is veel onderzoek geweest en een scala aan alternatieven is aan de orde geweest. In 2008 is er een klankbordgroep opgericht, waarin inwoners van Hattemerbroek en Wezep zitting hadden, de Bedrijvenkring Oldebroek, de Ontwikkelingsmaatschappij H2O en de gemeente. In en met deze klankbordgroep zijn de mogelijke alternatieven besproken. Vanuit deze klankbordgroep zijn ook zelf voorstellen gedaan om de nieuwe aansluiting vorm te geven.

Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland namen en nemen deel aan dit project. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in de keuze tussen twee varianten, namelijk het

opwaarderen van de huidige aansluiting en het verplaatsen van de aansluiting. Beide zijn getoetst op een vijftal onderdelen (verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag, kosten en lokale infrastructuur). Uit de afweging blijkt dat verplaatsen de beste optie is. Met name het maatschappelijk effect van het opwaarderen van de huidige aansluiting is enorm. In de aanloop naar de raadsvergadering van januari 2014 zijn de betrokken partijen ingelicht over het plan om te kiezen voor het verplaatsen van de aansluiting. Zo zijn de direct aanwonenden (met name aan de Zuiderzeestraatweg) geïnformeerd, een groot aantal ondernemers en in het algemeen de inwoners van Wezep. In januari 2014 heeft de gemeenteraad besloten tot verplaatsing van de aansluiting en is het vervolgproces ingericht. Nadien is nog gesproken met de bezorgde ondernemers, eerst plenair en later, met hen die dat wilden, individueel.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 13. Reclamanten 13

Reclamanten zijn eigenaar van een perceel aan de Voskuilerdijk, volgens hen een uniek stuk grond wat al jaren in familiebezit is, met het laatste stukje natuur in de Voskuil, waar veel zeldzame dieren voorkomen, onder andere zeldzame vogels, amfibieën en vleermuizen. De rijbaan van de A28 is nu op redelijke afstand en reclamanten ondervinden er weinig overlast van. Begin 2015 is er een gesprek geweest met twee ambtenaren van de gemeente Oldebroek en de drie eigenaren van de percelen aan de Voskuilerdijk 19 over de gronden die nodig zijn voor de nieuwe aansluiting op de A28.

Reclamanten geven aan het niet eens te zijn met de manier waarop de omgeving betrokken is in de het proces van de plannen en dat niet vaak genoeg is overlegd met hen. Terwijl wel veelvuldig overleg is geweest met de gemeenten Zwolle en Kampen naar aanleiding van de die gemeenten ingediende zienswijzen.

Daarnaast geven zij aan dat er verschillende keren verkeerde informatie is verstrekt over het wel of niet onteigenen van grond.

Als tweede punt geven reclamanten aan dat dat een geluidstoename van 3 a 4 dB een verdubbeling is van de geluidsbelasting en dat ze het niet eens zijn met de verhoging van de geluidsdrempel. Als het over vliegtuiglawaai gaat is de gemeente beter op de hoogte, aldus reclamanten. Ze stellen ten slotte dat de plannen zullen leiden tot waardevermindering van hun bezit.

Reactie gemeente:

Het proces om te komen tot een gewenste voorziening om het verkeer van en naar het Bedrijvenpark H2O te faciliteren dateert uit 2007, na vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Hattermerbroek". Er is veel onderzoek geweest en een scala aan alternatieven is aan de orde geweest. In 2008 is er een klankbordgroep opgericht, waarin inwoners van Hattermerbroek en Wezep zitting hadden, de Bedrijvenkring Oldebroek, de Ontwikkelingsmaatschappij H2O en de gemeente. In en met deze klankbordgroep zijn de mogelijke alternatieven besproken. Vanuit deze

klankbordgroep zijn ook zelf voorstellen gedaan om de nieuwe aansluiting vorm te geven.

Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland namen en nemen deel aan dit project. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in de keuze tussen twee varianten, namelijk het opwaarderen van de huidige aansluiting en het verplaatsen van de aansluiting. Beide zijn getoetst op een vijftal onderdelen (verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag, kosten en lokale infrastructuur). Uit de afweging blijkt dat verplaatsen de beste optie is. Met name het maatschappelijk effect van het opwaarderen van de huidige aansluiting is enorm. In de aanloop naar de raadsvergadering van januari 2014 zijn de betrokken partijen ingelicht over het plan om te kiezen voor het verplaatsen van de aansluiting. Zo zijn de direct aanwonenden (met name aan de Zuiderzeestraatweg) geïnformeerd, een groot aantal ondernemers en in het algemeen de inwoners van Wezep. In januari 2014 heeft de gemeenteraad besloten tot verplaatsing van de aansluiting en is het vervolgproces ingericht. Nadien is nog gesproken met de bezorgde ondernemers, eerst plenair en later, met hen die dat wilden, individueel.

Op het perceel van reclamanten rust geen woonbestemming, wel is een recreatiewoning aanwezig. Dit is in het kader de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde gevoerd kan worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is naar aanleiding van deze zienswijze met het bestaande rekenmodel wel onderzocht hoe de geluidsbelasting op deze recreatiewoning wijzigt als gevolg van de nieuwe planontwikkeling. De geluidbelasting bedraagt in de huidige situatie voor de aangewezen locatie (inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder) maximaal 73 dB. Voor de toekomstige situatie (2030 met planontwikkeling) is een geluidbelasting van 72 dB berekend. Het talud van de toekomstige verhoogde afrit zorgt voor een afschermende werking, waardoor de gecumuleerde geluidbelasting in de 2030 variant licht positiever uitpakt voor dit perceel. Omdat de A28 maatgevend is in de cumulatie is de afzonderlijke bronbelasting van de A28 nagenoeg gelijk aan de gecumuleerde geluidbelasting. Als gevolg van de nieuwe N308-aansluiting ligt de geluidbelasting rond de 50 dB, dit is niet apart hoorbaar. Gezien voorgaande zal de geluidssituatie ter plaatse van dit perceel niet merkbaar wijzigen ten opzichte van de bestaande situatie.

Indien reclamanten van mening zijn dat zij recht hebben op planschade dan kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oldebroek. Daarna zal bekeken worden of er sprake is van planschade en of reclamanten recht hebben op een vergoeding. Dit is een aparte procedure die pas kan worden doorlopen nadat er een besluit is van de gemeenteraad over het bestemmingsplan en dat plan ter inzage is gelegd. Binnen vijf jaar nadat de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan start kan het verzoek worden ingediend.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 14. Stichting De Akker Oldebroek

De stichting is van mening dat er geen sprake is van een adequaat verkeerscirculatieplan waarin de gevolgen van en de te nemen maatregelen bij uitvoering van de nieuwe aansluiting van de A28 in beeld worden gebracht. De stichting acht dit zeer ongewenst en vraagt daarbij aandacht voor de Zuiderzeestraatweg, Veluwelaan en Keizersweg. Deze wegen worden dagelijks intensief gebruikt en gepasseerd door leerlingen van de scholen voor basisonderwijs en voortgezet onderwijs en hun ouders c.q. verzorgers. Daarnaast is aan de Veluwelaan kindcentrum De Schaapskooi in ontwikkeling waar dagelijks ruim 300 kinderen worden gehuisvest. Verder wijst de stichting er op dat de Keizersweg door groepen leerlingen van diverse scholen wordt gebruikt als verkeersroute van en naar de Kamphal en dat groepen leerlingen de Zuiderzeestraatweg dienen over te steken om de Erica Terpstrahal te bereiken.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1 en het verkeersmodel zoals opgenomen als bijlage 2. Dit gaat om het lokale verkeer dat hier moet zijn. Vrachtwagens mijden het dorp zo veel mogelijk. Er zijn gesprekken geweest met een aantal bedrijven op het bedrijventerrein Engeland. Met hen is afgesproken dat ze zo min mogelijk door het dorp Wezep rijden, maar via de nieuw aan te leggen parallelweg ten noorden van de A28. In het begin zullen chauffeurs hieraan moeten wennen, maar rijden via de parallelweg waar maximaal 80 km/u wordt toegestaan zal zeker de voorkeur hebben bovenop de andere routes door de dorpen Wezep en Hattemerbroek waar veel kruispunten zijn met rotondes en waar bovendien lagere maximale snelheden gelden. De gemeente gaat via bewegwijzering de voorkeursroute voor vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het dorp leiden. Het geheel afsluiten van de Zuiderzeestraatweg is geen optie, omdat vrachtverkeer het centrum van Wezep moet bereiken, bijvoorbeeld voor laden en lossen, en ook woningen in Wezep voor het bezorgen van pakketten.

Bij realisering van de nieuwe aansluiting zal het verkeer van en naar de A28 op een andere wijze door de kern Wezep gaan rijden. Het is daarbij niet uit te sluiten dat voornoemde wegen intensiever gebruikt zullen worden dan nu reeds het geval is en wat de gevolgen daarvan zijn. Door het ontbreken van een adequaat verkeerscirculatieplan is het voor de stichting volstrekt onduidelijk wat de te nemen maatregelen zijn om te voorkomen dat dit sluipverkeer door de kern Wezep oplevert. De stichting wil graag voor vaststelling van het bestemmingsplan een adequaat verkeerscirculatieplan waarin wordt beschreven op welke wijze wordt voorkomen dat zich ongewenste verkeersstromen van en naar de A28 in de kern Wezep voordoen. De stichting vraagt de raad te voorkomen dat dagelijks vele leerlingen en hun ouders c.q. verzorgers worden geconfronteerd met de verkeersonveilige situaties die vooraf voorkomen hadden kunnen worden. Enkele honderden leerlingen van de onder de stichting ressorterende scholen zullen worden geconfronteerd met de gevolgen van het ontbreken van een dergelijk verkeerscirculatieplan.

Reactie gemeente:

Uit het verkeersmodel blijkt dat het verkeer vooral via de gewenste routes zullen rijden, conform de huidige hoofdwegenstructuur in Wezep.

De vraag is of er verkeersonveilige situaties voor gaan komen. De verkeersveiligheidsaspecten zijn in het kader van het MER en het bestemmingsplan beoordeeld. Uit het MER en de onderzoeken blijkt dat geluid en trillingen nergens onacceptabele waarden aannemen. Waar dat noodzakelijk is worden maatregelen getroffen om het oversteek of het kruisen van een (hoofd-)weg te verbeteren.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 15. Reclamanten 15

Reclamanten stellen dat het aantal personenauto's naar aanleiding van de plannen op de Rondweg zullen toenemen en dat hiervoor de effecten op de gezondheid en de geluidsoverlast niet zijn onderzocht.

Reactie gemeente:

De effecten van wijzigingen in de verkeersintensiteiten zijn zowel in het MER als voor het bestemmingsplan onderzocht in de zones langs wegen. De woning aan de Duivendansweg is op zodanige afstand van het nieuwe deel van de N308 en de Rondweg gelegen, dat deze buiten de aandachtzones liggen.

De effecten van de gewijzigde verkeersintensiteiten op verschillende delen van de Rondweg zijn ook onderzocht. Deze onderzoeken zijn aangepast op basis van de nieuwe verkeersgegevens en het uitgevoerde verkeersmodel. Vanwege de verplaatsing van de aansluiting op de A28 zal op de Rondweg ten noorden van Wezep de verkeersintensiteiten afnemen. Op het deel van de Rondweg ten zuiden van de rotonde bij de Duurzaamheidstraat nemen de verkeersintensiteiten wel toe. Dit is een logisch gevolg van de verplaatsing van de aansluiting.

Daarnaast noemen zij dat er verkeercirculatieplan ontbreekt voor Wezep die de gevolgen van de op- en afrit inzichtelijk maakt en aangeeft welke maatregelen genomen worden om de overlast in het dorp zoveel mogelijk te beperken.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.1 en het verkeersmodel zoals opgenomen als bijlage 2.

Reclamanten vrezen een toename in sluipverkeer op de Voskuilerdijk en Duivendansweg, omdat via deze wegen er een kortere route loopt naar het voorgenomen industrieterrein dan via de bedoelde route via de parallelweg. Ook stellen zij dat deze wegen niet berekend zijn op een forse toename van vracht- en personenverkeer. De inwoners van dat deel van het buitengebied worden door het sluipverkeer geconfronteerd met toenemende geluidsoverlast en fijnstof, dit heeft gevolgen voor hun gezondheid. Bovendien zijn de wegen in dit gebied volgens reclamanten niet berekend op een forse toename van vracht- en personenautoverkeer.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.4 Sluipverkeer.

De effecten van de berekende waarden voor NOx en fijn stof op de gezondheid zijn beperkt, omdat zelfs op de maatgevende woningen woningen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie wordt voldaan. Verder wordt voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze verwezen naar de algemene reactie in paragraaf 3.2 Luchtkwaliteit.

Reclamanten noemen ook dat de beoogde vliegroutes van Airport Lelystad meegenomen moeten worden in het luchtkwaliteitsonderzoek. Ook stellen zij dat de geluidschermen niet afdoende zijn om het geluid te weren voor bewoners aan de noordkant van de A28. Bij de aanleg van geluidschermen moet ook gedacht worden aan de bewoners aan de noordkant van de A28.

Reactie gemeente:

Zoals in paragraaf 3.5 Lelystad Airport is toegelicht zijn de effecten van het vliegverkeer niet onderscheidend voor de onderzochte varianten in het MER. Voor geluid is aangetoond dat de cumulatie van verkeers- en industrielawaai met luchtvaartlawaai beperkt is. Ook voor luchtkwaliteit is dit het geval.

Zoals reeds is aangegeven in paragraaf 3.3 Wegverkeerslawaai wordt in het najaar van 2018 nog onderzoek uitgevoerd naar de Geluid productie plafonds van de A28. Daaruit kan blijken dat nog maatregelen nodig zijn.

De situatie ten aanzien van de geluidschermen wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie, de schermen worden alleen doorgetrokken op de plekken waar nu een opening is voor de huidige op- en afritten. De effecten van mogelijke reflectie veranderen daarom niet, al verwachten wij gezien de afstand tussen de schermen en de woning van de inspreker dat er sowieso weinig effecten van reflectie zullen optreden.

Er staat al een geluidscherm, die wordt doorgetrokken naar aanleiding van het verdwijnen van de huidige oprit bij Wezep. Reclamanten wonen op een zo grote afstand tot dat geluidscherm, dat zij dat verschil niet zullen gaan merken.

Voorstel

Voorgesteld wordt om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan niet aan te passen.

4. 16. Reclamanten 16

Reclamanten zijn van mening dat het ontwerpbestemmingsplan een negatieve invloed heeft op het perceel Rondweg 24 wat leidt tot waardevermindering van het perceel en de woning(en) en verhoogde moeilijkheid tot verkoop van het perceel door:

- Een verhoging van de geluidsbelasting door verkeerstoename op de Rondweg en Duurzaamheidstraat;
- Verstoring van het uitzicht door komst van een geluidswal evenwijdig aan de Duurzaamheidstraat;

- Verstoring van het woonplezier door toename verkeersdrukte. Reclamanten stellen dat de nieuw te bouwen woning aan de Rondweg 24 op het perceel ten onrechte niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Daarbij wordt genoemd dat door voorgenomen plannen de woningprijs is gedaald.

In navolging van het bovenstaande pleiten reclamanten er voor dat:

- De nieuw te bouwen woning wordt meegenomen in het akoestisch onderzoek verkeerslawaaï lokale wegen.
- Compensatie voor geleden schade t.a.v. waardevermindering door voorgenomen plannen van woning en perceel.
- Vrijstelling van indiening planschadeverzoek, aangezien deze zienswijze al duidelijk maakt wat de geleden schade is.
- Het planschadeverzoek 'verlies exclusieve status van perceel Rondweg 24, van 23-12-2017, mee wordt genomen in de behandeling van onderhavige zienswijze en de zienswijze mee te nemen in de behandeling van het betreffende planschadeverzoek.

Reactie gemeente:

Voor het perceel bij de Rondweg 24 vigeert het bestemmingsplan 'Wezep Noord 2009'. Voor het perceel geldt de aanduiding 'Gebiedsaanduiding wro-zone - ontheffingsgebied'. In het betreffende artikel staat dat hier de realisatie van een bedrijfs-woning bij een omgevingsvergunning onder voorwaarden mogelijk is, zodat voor dit perceel geldt dat de bestemming niet gewijzigd hoeft te worden voor de realisatie van de woning. Dit is pas mogelijk nadat een omgevingsvergunning door het college van burgemeester en wethouders is verleend. In het kader van het vigerende bestemmingsplan had voor dit perceel eigenlijk al een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Binnen de onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan 'Wezep Noord 2009' zijn uitgevoerd is voor dit perceel niet gerekend. Er lijkt dus ook geen hogere waarde vastgesteld te zijn.

Omdat er met de verplaatsing van de aansluiting op de A28 wel veranderingen plaatsvinden ten opzichte van de huidige geluidssituatie is het perceel aan de Rondweg 24 wel meegenomen in het akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt dat een hogere waarde nodig is. Hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen.

Indien reclamant van mening is dat hij recht heeft op planschade dan kan na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oldebroek. Daarna zal bekeken worden of er sprake is van planschade en of reclamanten recht hebben op een vergoeding. Dit is een aparte procedure die pas kan worden doorlopen nadat er een besluit is van de gemeenteraad over het bestemmingsplan en dat plan ter inzage is gelegd. Binnen vijf jaar nadat de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan start kan het verzoek worden ingediend.

Het planschadeverzoek d.d. 23 december 2017 valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan en volgt een eigen procedure. Over dit verzoek is overleg geweest tussen de gemeente Oldebroek en reclamant.

5. OVERZICHT AANPASSINGEN BESTEMMINGSPLAN

Naar aanleiding van de zienswijzen is een aantal aanpassingen in het bestemmingsplan voorgesteld. Deze aanpassingen worden beschreven in paragraaf 5.1. Daarnaast zijn er ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan. Deze worden beschreven in paragraaf 5.2.

5. 1. Aanpassingen bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijzen

Toelichting

De wijzigingen in de toelichting zijn geen aanpassing van het juridische deel van het bestemmingsplan (regels en verbeelding).

- De rapportage ten aanzien van de invloed van de ontwikkeling op de GPP's langs de A28 wordt verwerkt in de toelichting en als bijlage toegevoegd.
- De memo over de omgevingsaspecten voor het perceel Voskuilerdijk 19 wordt verwerkt in de toelichting en als bijlage toegevoegd.
- Het verkeersmodel wordt verwerkt in de toelichting en als bijlage toegevoegd.
- Het aangepaste onderzoek naar wegverkeerslawaai wordt verwerkt in de toelichting en als bijlage toegevoegd.

5. 2. Ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan

Verbeelding

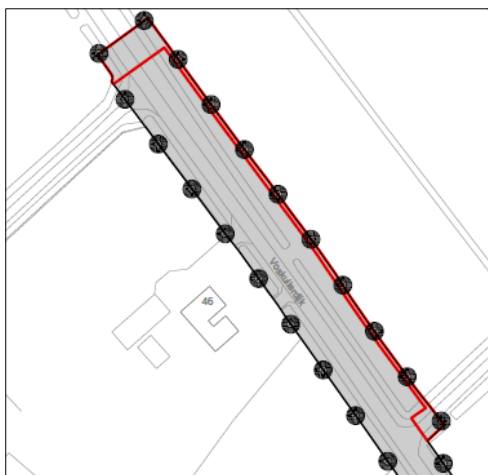
- De plangrenzen worden aangepast naar aanleiding van de uiterste projectgrenzen van de nieuwe aansluiting op de A28, zoals aangegeven in onderstaande roodomlijnde fragmenten van de verbeelding.



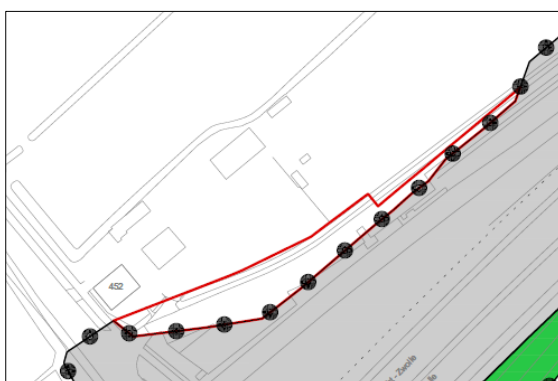
Figuur 1. Aanpassen plangrenzen ter plaatse van bedrijventerrein Wezep Noord



Figuur 2. Aanpassing plangrenzen bij nieuwe op- en afritten A28



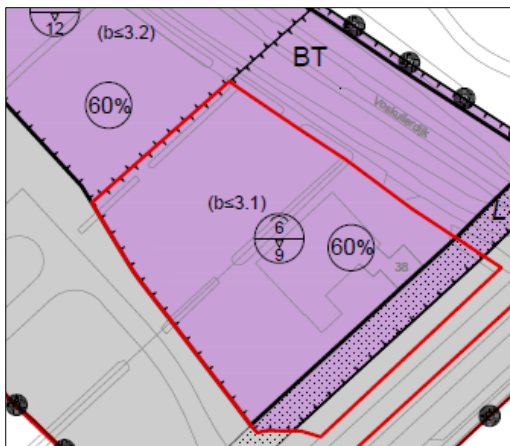
Figuur 3. Vergroting plangebied ter plaatse van Voskuilerdijk ten noorden van de A28



Figuur 4. Aanpassing plangrens bij carpoolplaats, te noorden van de huidige afrit bij Wezep vanaf Zwolle

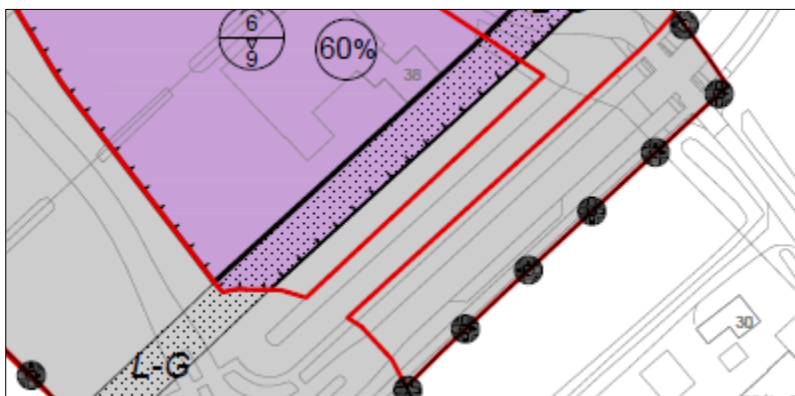
- Het perceel Voskuilerdijk 39 wordt aan het bestemmingsplan toegevoegd. De aanduiding 'bedrijfswoning' uit het geldende bestemmingsplan Wezep Noord

wordt van dit perceel verwijderd, zoals weergegeven in onderstaand fragment van de verbeelding.



Figuur 5. Toevoeging van perceel Voskuilerdijk 39

- De aanduiding 'geluidscherm' wordt van de verbeelding verwijderd.
- Voor een goede aansluiting van de nieuwe aansluiting op de A28 op het onderliggende wegennet in Wezep is de groenbestemming bij de entree van het Bedrijvenpark (ter plaatse van de Duurzaamheidstraat) gewijzigd in een verkeersbestemming, zoals weergegeven in onderstaand fragment van de verbeelding.



Figuur 6. Bestemming Groen langs de Duurzaamheidstraat is gewijzigd in Verkeer

Regels

- De aanduiding 'geluidscherm' met de bijbehorende voorwaardelijke verplichting in de bestemmingen Bedrijventerrein, Groen en Verkeer wordt verwijderd.

Toelichting

De wijzigingen in de toelichting zijn geen aanpassing van het juridische deel van het bestemmingsplan (regels en verbeelding).

- De tekst over ecologie wordt aangepast naar aanleiding van de inmiddels verleende ontheffing van de Wet natuurbescherming. De ontheffing wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.

- Het waterhuishoudingsplan dat is opgesteld voor de nieuwe aansluiting op de A28 is in de toelichting verwerkt.
- De ambtshalve wijzigingen zijn onderbouwd in de toelichting.
- In de toelichting is in de paragraaf Maatschappelijke uitvoerbaarheid de tekst aangepast naar aanleiding van de gevoerde procedure.
- Actueel beleid en sinds de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan aangepaste wet- en regelgeving is in de toelichting verwerkt.

MEMO

Van ing. R. Smit & MSc D.G. Koster

Project A28-Voskuilerdijk 19

Datum 21 juni 2018

Betreft Geluidhinder, luchtkwaliteit, stagnatie verkeer en zicht-/lichthinder



Aanleiding

De komst van Bedrijvenpark H2O en het verplaatsen van de aansluiting (17) A28, hebben effect op het woon- en leefklimaat aan de Voskuilerdijk 19 in Hattermerbroek. Deze memo geeft de belangrijkste veranderingen weer. De bevindingen komen voort uit verschillende milieuonderzoeken.

Geluid

N308

Ten aanzien van de nieuwe provinciale verbindingsweg N308 wordt geconcludeerd dat voor de Voskuilerdijk 19 sprake zal zijn van een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g 49 dB voor de voorgevel (gevel gericht op Voskuilerdijk) en 47 dB voor de zijgevels. De geluidbelasting op de achtergevel bedraagt 25 dB.

Omdat sprake is van een "nieuwe situatie" in de zin van de Wet geluidhinder bedraagt de maximale ontheffingswaarde hier 58 dB. Deze ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt wel overschreden voor de voorgevel.

Omdat uit het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai 'Buitengebied, Aansluiting A28' (Rho, 2017) blijkt dat voor deze woning bron- en overdrachtsmaatregelen op overwegende bezwaren stuiten van financiële, stedenbouwkundige en landschappelijke aard, kan een hogere waarde (49 dB) worden aangevraagd bij de provincie Gelderland. Daarnaast volgt op basis van de regelgeving in de Wet geluidhinder dat onderzoek naar gevelweringmaatregelen moet plaatsvinden indien een hogere waarde noodzakelijk is. Indien blijkt dat maatregelen aan de gevel benodigd zijn om aan de eisen uit de Wet geluidhinder met betrekking tot de wettelijke binnenwaarde te kunnen voldoen, zullen deze moeten worden getroffen.

A28

Bij de woning aan de Voskuilerdijk 19 is ten opzichte van de bestaande situatie sprake van een afname van de geluidbelasting indien voor de toekomst (2030 variant) uitgegaan wordt van tweelaags ZOAB op de A28 (conform onderzoek doelmatige maatregelen A28). De geluidbelasting bedraagt in dat geval inclusief aftrek artikel 110g 63 dB. Dit is afhankelijk van de procedures rondom de GPP's A28. Indien er geen tweelaags ZOAB gerealiseerd wordt, ligt de geluidbelasting in de toekomst (2030 variant) op 64 dB (overeenkomstig huidige situatie).

Gecumuleerde geluidbelasting

Bij de woning aan de Voskuilerdijk 19 is ten opzichte van de bestaande situatie sprake van een afname van de cumulatieve geluidbelasting indien uitgegaan wordt van tweelaags ZOAB op de A28 (conform onderzoek doelmatige maatregelen A28). De gecumuleerde geluidbelasting kan ten opzichte van de huidige situatie in de toekomst (2030 variant) dan afnemen met 2 dB. De geluidbelasting bedraagt in dat geval maximaal 63 dB inclusief aftrek artikel 110g. Indien er geen tweelaags ZOAB gerealiseerd kan worden blijft de cumulatieve geluidbelasting 64 dB bedragen (conform huidige situatie).

Conclusie geluid

Als gevolg de realisatie van een nieuwe provinciale verbindingsweg van en naar de nieuwe aansluiting met de A28 moet een procedure hogere grenswaarden worden doorlopen. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt namelijk 49 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden maar de maximale ontheffings-waarde niet. De gecumuleerde geluidbelasting neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie en kan zelfs met 1 dB kan afnemen tot 63 dB indien er tweelaags ZOAB wordt aangebracht als wegdekverharding op de A28.

De maximaal berekende geluidbelasting voor de relevante wegen zijn in tabel 1 weergegeven. De geluidbelasting als gevolg van de Rondweg en Duurzaamheidstraat zijn buiten beschouwing gelaten. Deze wegen liggen buiten de invloedssfeer van de Voskuilerdijk 19. Uit eerdere berekeningen ('Buitengebied, Aansluiting A28' (Rho, 2017)) blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van deze wegen ruim beneden de voorkeursgrenswaarde ligt.

Tabel 1: Maximale berekende geluidbelasting Voskuilerdijk 19 inclusief aftrek artikel 110g Wgh

	Nieuwe N308	A28	Cumulatie
Huidige situatie	n.v.t.	64 dB	64 dB
Toekomstige situatie	49 dB	63 dB*	63 dB*
		64 dB	64 dB

* Variant met A28 in tweelaags ZOAB (conform onderzoek doelmatige maatregelen A28)

Effecten nieuwe op- en afritten A28 met betrekking tot stagnatie en zicht-/lichthinder

Stagnatie verkeer

De toekomstige aansluiting A28 ter hoogte van Voskuilerdijk 19 ligt op hemelsbreed +/- 720 meter van knooppunt Hattemerbroek (aansluiting A28 - A50). Omdat deze afstand kleiner is dan 1.100 meter moet volgens de ontwerprichtlijnen voor hoofdwegen rekening gehouden worden met de aanwezigheid van een extra rijstrook, een zogenaamd weefvak.

Een weefvak moet een minimale lengte hebben van 500 meter tussen de in- en uitvoegstroken. Aan deze minimaal benodigde afstand voor een weefvak kan tussen de in- en uitvoegstroken van Knooppunt Hattemerbroek en de nieuwe aansluiting A28 Wezep niet voldaan worden. Rijkswaterstaat heeft zodoende besloten om knooppunt Hattemerbroek te optimaliseren waardoor een weefvak ruimtelijk inpasbaar is volgens de ontwerprichtlijnen. Hierdoor zorgt een weefvak in beide richtingen - als toevoeging op de bestaande rijstroken A28 - voor het voorkomen van stagnatie. Nadelige gevolgen door stagnatie op de A28 blijft hierdoor beperkt voor de Voskuilerdijk 19.

Rondom de kruispunten van de op- en afritten van de nieuwe aansluiting A28 Wezep, zorgen de verkeersregelinstallaties (VRI) voor een optimale verkeersdoorstroming. Uit uitgevoerde kruispuntberekeningen blijkt dat de verkeersafwikkelingen op deze kruisingsvlakken is gewaarborgd waardoor nadelige gevolgen door stagnatie van verkeer beperkt blijft.

Zichtlijnen

Het bestaande kunstwerk 'Voskuilerdijk' inclusief het grondlichaam van de Voskuilerdijk wordt verwijderd. Voor de nieuwe aansluiting wordt een nieuw kunstwerk gerealiseerd die geschikt is voor één rijstrook per rijrichting en één opstelstrook en een vrijliggend fietspad. Om de breedte van het kunstwerk te beperken is waar mogelijk in het ontwerp rekening gehouden met gecombineerde opstelstroken. Dit komt de zichtlijnen ten goede.

De hoogte van het toekomstige kunstwerk is nagenoeg vergelijkbaar met het bestaande. Wel komt het hemels-breed enkele meters verder van de Voskuilerdijk 19 te liggen. Dit voordeel weegt niet op tegen de komst van de verhoogde afrit van de A28 ter hoogte van de woning Voskuilerdijk 19.

Zichtbelemmeringen door de komst van verkeersregelininstallaties (VRI) zullen beperkt blijven door de verhoogde ligging van deze verkeerslichten en de afstand (meer dan 100 meter van Voskuilerdijk 19). Nadelige gevolgen als gevolg van koplampen van auto's zijn beperkt vanwege de tegengestelde rijrichting ten opzichte van de woning (woonkamer) aan de Voskuilerdijk 19. De koplampen van toekomstig verkeer komend vanaf de A28 schijnen tijdens het afslaan niet recht op de woning af. Dit is het gunstige gevolg van de beperkte bochtstraal voor de afrit.

Conclusie Effecten nieuwe op- en afritten A28 met betrekking tot stagnatie en zicht-/lichthinder

Uit de uitwerking van de voorkeursvariant zoals opgenomen in de ontwerpnota "Nieuwe aansluiting op A28 ter hoogte van Wezep en het bedrijvenpark H2O" (Arcadis, 2015) blijkt dat stagnatie van verkeer voorkomen kan worden door de komst van een weefvak en verkeersregelininstallaties. Het weefvak is voorzien tussen knooppunt Hattemerbroek en de nieuwe aansluiting A28 Wezep. De verkeersregelininstallaties zijn voorzien op de kruispunten van de op- en afritten van de nieuwe aansluiting.

Zicht- en lichthinder zal daarnaast ten opzichte van de huidige situatie in orde grootte vergelijkbaar blijven met de huidige situatie. De afrit komt weliswaar dichterbij de woning aan de Voskuilerdijk 19 maar het kunstwerk boven de A28 komt er verder vanaf te liggen.

Luchtkwaliteit

De komst van Bedrijvenpark H2O en het verplaatsen van de aansluiting (17) A28, heeft mogelijk effect op de luchtkwaliteit ter plaatse van Voskuilerdijk 19 in Hattemerbroek. Dit effect is berekend met de module Stacks van het rekenprogramma Geomilieu. In totaal zijn drie onderzoekssituaties onderzocht:

- Huidige situatie 2018;
- Autonome situatie 2030;
- Plansituatie 2030.

De autonome situatie is de situatie die in de toekomst (2030) zal ontstaan wanneer de komst van Bedrijvenpark H2O en het verplaatsen van de aansluiting (17) A28 geen doorgang vindt. In de autonome situatie zijn autonome ontwikkelingen meegenomen. Dit zijn ontwikkelingen die ook zullen plaatsvinden zonder de komst van het bedrijvenpark en de verplaatsing van de aansluiting van de A28. De plansituatie is de situatie waarbij het volledige bedrijvenpark en de aangepaste A28 is gerealiseerd. De plansituatie is onderzocht voor het jaar 2030. De meegenomen wegen en bedrijvigheid is weergegeven in de bijlagen. Ter plaatse van de woning aan de Voskuilerdijk is een toetspunt geplaatst. De wegen zijn gemodelleerd als wegtype 'normaal'. Enkel de A28 is gemodelleerd als snelweg. Getoetst wordt aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) uit de Wet milieubeheer, zie tabel 2.

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	Toetsing	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

De emissies van PM_{2,5} zijn niet separaat gekwantificeerd en gemodelleerd. PM₁₀ bestaat uit de fractie zwevende deeltjes in de lucht met een aerodynamische diameter van minder dan 10 µm. PM_{2,5} bestaat uit zwevende deeltjes in de lucht met een aerodynamische diameter van minder dan 2,5 µm en vormt de fractie kleinste deeltjes binnen de concentratie PM₁₀. In de memo is als worst-case gesteld dat alle geëmitteerde PM₁₀ bestaat uit PM_{2,5}.

Alhoewel in de plansituatie geen relevante stagnatie verwacht wordt, is hiermee wel rekening gehouden in het model. Daarom is ter plaatse van de N308 en de op- en afritten van de A28 een stagnatiekans ingevoerd. In het rekenmodel wordt deze stagnatie per uur bepaald als percentage van het totale verkeer dat tijdens werkdagen vast zal staan. Er is uitgegaan van de volgende procentuele congestie:

07:00 – 8:00: 10%
08:00 – 09:00: 20%
09:00 – 10:00: 20%
10:00 – 11:00: 10%
15:00 – 16:00: 10%
16:00 – 17:00: 20%
17:00 – 18:00: 30%
18:00 – 19:00: 30%
19:00 – 20:00: 20%
20:00 – 21:00: 10%

Rekenresultaten

In tabel 3 zijn de rekenresultaten van de onderzochte situaties ter plaatse van Voskuilerdijk 19 weergegeven. Uit de rekenresultaten blijkt dat in alle situaties ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. In de huidige situatie zijn de concentraties stikstof en fijn stof het hoogst. Dit komt omdat motorvoertuigen in de toekomst schoner zullen zijn. Ten opzichte van de autonome situatie nemen in de plansituatie de concentraties stikstof en fijn stof toe met respectievelijk 1,3 µg/m³ en 0,4 µg/m³. De toename van de concentratie stikstof is net in betekende mate. Er wordt echter ruimschoots aan de grenswaarden voldaan.

Tabel 3: Rekenresultaten

Woning	Stof	Huidige situatie 2018	Autonome situatie 2030	Plansituatie 2030
Voskuilerdijk 19	NO ₂ jaargemiddelde	14,2 µg/m ³	8,4 µg/m ³	9,7 µg/m ³
	PM ₁₀ jaargemiddelde	17,3 µg/m ³	14,4 µg/m ³	14,8 µg/m ³
	PM ₁₀ overschrijdingsdagen	6	6	6

Conclusie luchtkwaliteit

Ten opzichte van de autonome situatie nemen in de plansituatie de concentraties stikstof en fijn stof toe. De toename van stikstof is net in betekende mate (1,2 µg/m³). Er wordt echter alsnog ruimschoots aan de grenswaarden voldaan.

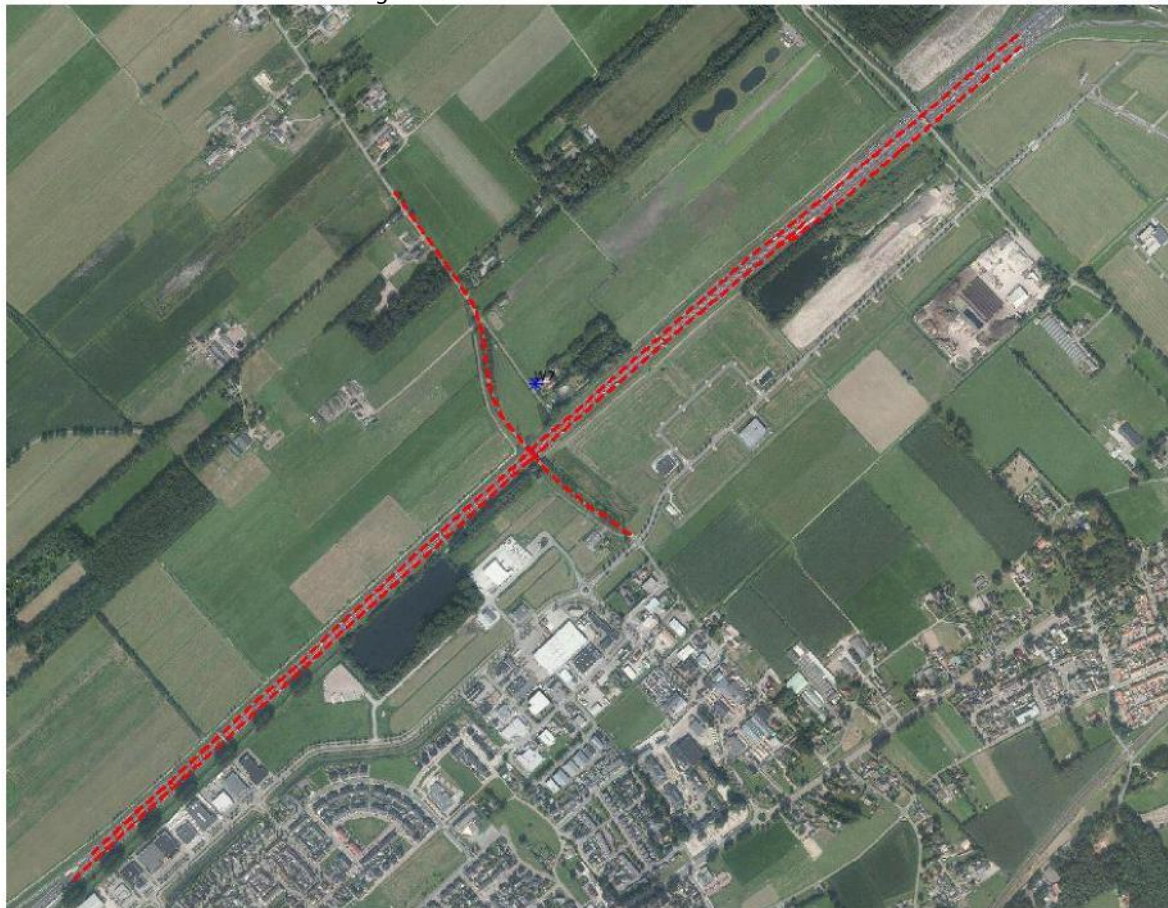
Conclusie

Ten aanzien van geluid blijkt dat ter plaatse van Voskuilerdijk 19 de voorkeursgrenswaarde wordt overschreven vanwege de nieuwe provinciale verbindingsweg N308. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen op overwegende bezwaren stuiten kan een hogere waarde (49 dB) worden aangevraagd bij de provincie Gelderland. Tevens is nader onderzoek naar gevelweringsmaatregelen noodzakelijk omdat voldaan moet worden aan de wettelijke binnenwaarde. De gecumuleerde geluidbelasting neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie en kan zelfs afnemen indien tweelaags ZOAB wordt aangebracht als wegdekverharding op de A28. Ten aanzien van stagnatie blijkt dat stagnatie van verkeer voor-

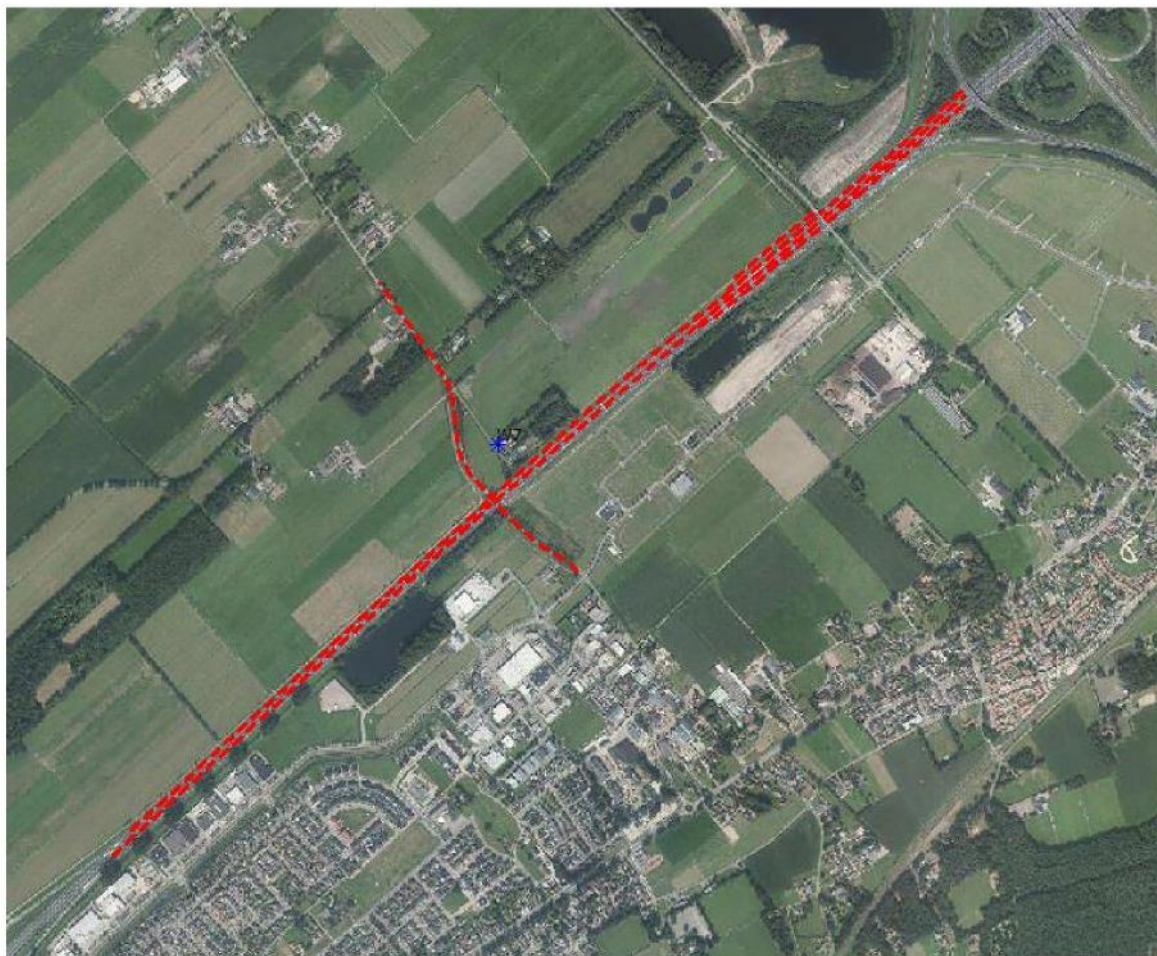
komen kan worden door de komst van een weefvak en verkeersregelinstallaties. Zicht- en lichthinder zal daarnaast ten opzichte van de huidige situatie in orde grootte vergelijkbaar blijven met de huidige situatie. Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt in alle situaties ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Ten opzichte van de autonome situatie nemen in de plansituatie de concentraties stikstof en fijn stof toe. De toename van stikstof is net in betekenende mate ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Er wordt echter alsnog ruimschoots aan de grenswaarden voldaan.

Bijlagen

Uitsnede model luchtkwaliteit huidige situatie



Uitsnede model luchtkwaliteit autonome situatie



Uitsnede model luchtkwaliteit plansituatie





Verkeersmodel Oldebroek

Aanvullend onderzoek verleggen aansluiting 17 Wezep A28

juni 2018



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit



Documentbeschrijving

Titel	Verkeersmodel Oldebroek
Ondertitel	Aanvullend onderzoek verleggen aansluiting 17 Wezep A28
Pagina's	40
Publicatienr.	17083
Verschijningsdatum	juni 2018
Status	Definitief
Auteurs	M. Ruigrok
Opdrachtgever	Gemeente Oldebroek
Contactpersoon	F. Hoogenraad



Verkeersmodel Oldebroek

Aanvullend onderzoek verleggen aansluiting 17 Wezep A28

juni 2018

in opdracht van:
Gemeente Oldebroek
F. Hoogenraad



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Basisjaar 2018	6
3.	Prognose 2030	10
4.	Analyse verkeerskundige effecten	12



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In maart 2016 heeft Antea Group een analyse uitgevoerd naar de effecten van de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein H2O en het in noordelijke richting verleggen van aansluiting 17 Wezep op de A28. De beoordeling heeft destijds plaatsgevonden door gebruik te maken van het statisch verkeersmodel N309 't Harde en deze verder te verfijnen. Dit model had het NRM 2011 als basis en is vervolgens geactualiseerd naar de situatie modeljaar 2014.

Ten behoeve van een zorgvuldige planvorming is eind 2017 de behoefte ontstaan om het verkeersmodel te actualiseren naar de situatie 2018. Deze actualisatie heeft plaatsgevonden door gebruik te maken van het meest actuele NRM Oost basisprognoses 2017. Met dit nieuwe model kunnen de effecten van de grootschalige ruimtelijke effecten op de (regionale) bereikbaarheid in beeld worden gebracht. De gemeente Oldebroek heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd om op basis van de nieuwe verkregen verkeersgegevens een geactualiseerde verkeerskundige analyse uit te voeren naar het verleggen van de aansluiting.

1.2. Vraagstelling

Geef inzicht in de verkeerskundige effecten van het verleggen van de aansluiting 17 Wezep op de A28 (verlegging circa 1 km in noordelijke richting) in relatie met de verdere uitbreiding van het bedrijventerrein H2O. De verkeerskundige effecten gaan in op de afwikkeling bij de nieuwe aansluiting en op de eventuele effecten op de routekeuze en daarmee de belasting van het omliggende wegennet.

1.3. Leeswijzer

Dit rapport hanteert zo veel mogelijk dezelfde opbouw van het rapport 'Rapportage verleggen aansluiting 17 Wezep A28' zoals opgesteld door Antea Group. In dit rapport zijn de stappen beschreven om te komen tot het inzichtelijk krijgen van de verkeerskundige effecten als gevolg van het verleggen van de aansluiting. In hoofdstuk 2 is de werkwijze beschreven hoe het basisjaar 2018 tot stand is gekomen. Hoofdstuk 3 gaat in op het prognosejaar 2030 vanuit het verkeersmodel en tot slot worden in hoofdstuk 4 bondig de verkeerskundige effecten beschreven.

2. Basisjaar 2018

2.1. NRM2017 als basis

De basis van het statisch verkeersmodel voor deze studie wordt gevormd door het statisch verkeersmodel NRM Oost Basisprognoses 2017. Het NRM Oost is een ruimtelijk model waarmee de huidige en toekomstige verkeersstromen op landelijk en regionaal niveau berekend worden voor de gemiddelde werkdag. In het model is Nederland en de regio Oost-Nederland in het bijzonder opgedeeld in een groot aantal zones, elk met hun eigen kenmerken zoals werkgelegenheid, aantallen leerlingen, inkomen en omvang van de beroepsbevolking in het basisjaar. Op basis van deze gegevens worden de ruimtelijke vervoersstromen tussen de verschillende gebieden berekend. De kenmerken voor het basisjaar zijn onder andere van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Voor het prognosejaar zijn de gegevens onder andere afkomstig van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Met het NRM zijn prognoses gemaakt voor de mobiliteit van personen per vervoerswijze, verplaatsingsmotief en dagdeel. Deze zijn ondergebracht in diverse een herkomsten- en bestemmingenmatrix. Voor het model Oldebroek 2018 zijn de volgende matrices uit het NRM Oost Basisprognoses 2017 overgenomen:

- Autoverkeer 2014 ochtendspits, avondspits en restdag (woon-werk, woon-zakelijk en woon-overig);
- Autoverkeer 2030 ochtendspits, avondspits en restdag (woon-werk, woon-zakelijk en woon-overig) voor het Hoog en Laag scenario;
- Vrachtverkeer 2014 ochtendspits, avondspits en restdag (woon-werk, woon-zakelijk en woon-overig);
- Vrachtverkeer 2030 ochtendspits, avondspits en restdag (woon-werk, woon-zakelijk en woon-overig) voor het Hoog en Laag scenario;

Het NRM Oost Basisprognoses 2017 heeft 2014 als basisjaar en is doorberekend met Groeimodel versie 3.3. Het aantal veranderingen is daardoor aanmerkelijk groter dan bij opeenvolgende basisprognoses met hetzelfde basisjaar. En qua modelresultaten dus ook afwijkend van het vorige verkeersmodel Oldebroek dat gebaseerd is op het verkeersmodel voor de N309 (met NRM Oost Basisprognoses 2011 als basis). Aanpassingen die van invloed zijn op de berekende vervoersstromen:

- Alle Basisjaar-invoer is geactualiseerd van 2010 naar 2014, waaronder als belangrijkste de Basismatrices, de netwerken, de LOS van alle vervoerwijzen, de Sociaal Economische Gegevens (SEG).
- Nieuwe SEG toekomst.
- Nieuwe netwerken — voor alle percelen zijn de netwerken, voor zowel basis als prognosejaar opnieuw opgebouwd. Hierbij hebben oude netwerken en het actuele NWB-netwerken als basis gediend.
- Overgang van basisjaar 2010 naar 2014.

Voor deze studie is voor de zones in het modelgebied Oldebroek het aantal ritten opgehoogd naar een basisjaar 2018 en is voor de toekomstscenario de prognose 2030 GE vanuit het NRM Oost versie 2017 verrijkt met H2O.

2.2. Verfijnen gebied Wezep

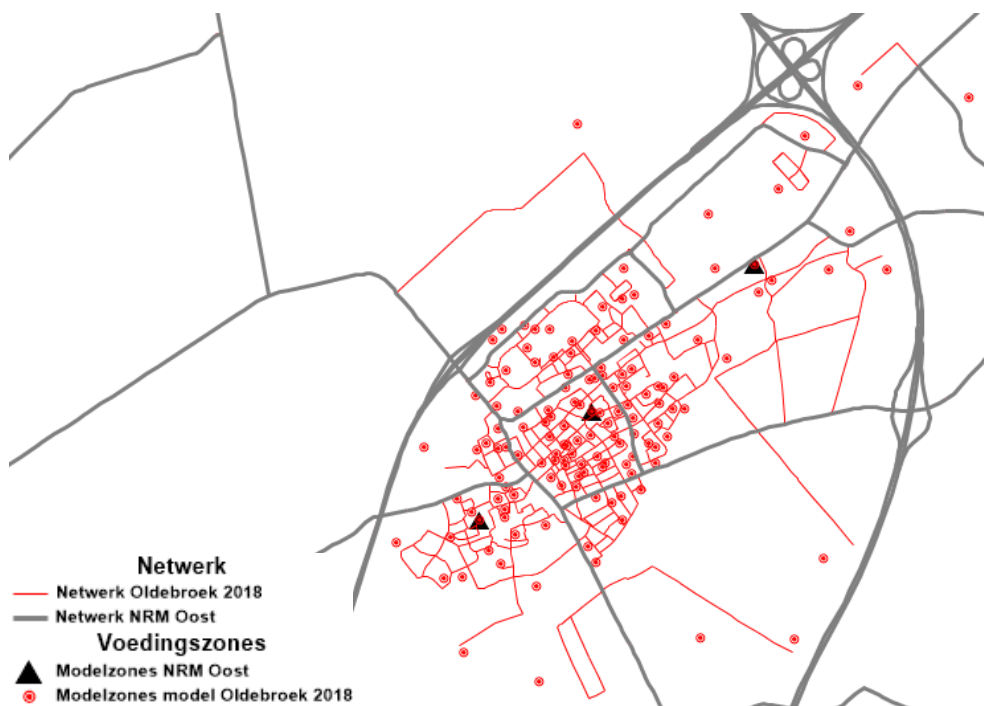
Het NRM Oost is in het gebied Wezep grof gemodelleerd. Zodoende is voor deze studie naar de effecten door het verplaatsen van de aansluiting op de A28 het gebied verfijnd voor zowel het wegennet als de zonering.

2.3. Wegennet

Het hoofdwegennet en de provinciale wegen zijn gebaseerd op het NRM Oost Basisprognoses 2017. Het wegennet voor het gebied Wezep is verfijnd op basis van het door Rijkswaterstaat uitgegeven Nationaal Wegen Bestand Wegen wegvakken (NWB-Wegen) en het model eerder in 2007 door BVA opgestelde verkeersmodel met kenmerk odb-039. In het NWB-Wegen zijn alle wegvakken opgenomen die beheerd worden door het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen, echter alleen voor zover deze zijn voorzien van een straatnaam of nummer. In dit bestand zijn geen kenmerken zoals het aantal rijstroken of snelheid opgenomen. Het aantal rijstroken, de capaciteit en de maximum snelheid is overgenomen uit het verkeersmodel odb-039. In bijlage 1 zijn de modelsnelheden weergegeven.

Zones

Vanuit het NRM is de zonering overgenomen. In de zones zijn sociaal economische gegevens opgenomen. Voor het gebied Wezep komt dit neer op twee zones voor



Figuur 1: Verfijnen netwerk NRM Oost t.b.v. Verkeersmodel Oldebroek 2018

de kern Wezep en één zone voor de kern Hattermerbroek. Vanwege de grofheid van het NRM is de zone Wezep verfijnd aan de hand van de modelzones odb-039.

Dit resulteert voor de kernen Wezep en Hattemmerbroek in 134 modelzones in plaats van de 3 zones uit het NRM, en komt neer op een indeling op basis van postcode 6 gebieden (zie ook figuur 1). Aan deze zones het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen gekoppeld. Hiertoe is gebruik gemaakt van de gegevens van het CBS (statistieken 2017 in rasterblokken van 100 m²).

De verdeling in inwoners en arbeidsplaatsen is vervolgens gebruikt voor het verfijnen/uitsplitsen van de herkomst en bestemmingsmatrices voor het auto- en vrachtverkeer. Het aandeel ritten van en naar iedere zone is naar rato van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen verdeeld waarbij rekening is gehouden met de specifieke bijdrage van het kernmerk in de betreffende periode. Arbeidsplaatsen trekken bijvoorbeeld ritten aan in de ochtendspits, terwijl gebieden met veel inwoners in de ochtendspits juist veel vertrekkend verkeer produceren. En voor de avondspits geldt juist het omgekeerde.

2.4. Kalibratie

Om het verkeersmodel naar het niveau 2018 te brengen is een kalibratie uitgevoerd op basis van gemeentelijke, provinciale en tellingen van Rijkswaterstaat. In totaal zijn 28 tellingen gebruikt. De focus lag daarbij specifiek op het goed in beeld brengen van de verkeersstromen in en door de kern Wezep, vandaar dat hier ook de meeste telpunten betrekking op hebben. In bijlage 2 is een overzicht van de tellocaties opgenomen. Op basis van de verkeerstellingen zijn door het modelprogramma aanpassingen in de herkomstbestemmingsrelaties doorgevoerd om de verschillen tussen de tellingen en het model te verkleinen.

Na kalibratie is een vergelijking gemaakt tussen het verkeersmodel en de telwaarde. Hierbij is gebruik gemaakt van de T-toets, een landelijk geaccepteerde methode om de beschrijvende kwaliteit van het verkeersmodel objectief te beoordelen. Een waarde onder 3,5 betekent dat het model goed aansluit bij de telling, tussen de 3,5 en 4,5 betekent een aandachtspunt en boven een waarde van 4,5 betreft een te grote afwijking. Aandachtspunt hierbij is wel dat met name bij lagere intensiteiten (<500 motorvoertuigen) er snel sprake kan zijn van een hoge T-waarde, terwijl de absolute afwijking maar beperkt is en past binnen de bandbreedte van de voorspellingskracht van het model. Bij de t-toets geldt de voorwaarde dat 80% van de tellingen onder een waarde van 3,5 dient te liggen en 95% onder een waarde van 4,5.

		Wegvakken	
		Aantal	Aandeel
Ochtendspits	T<3,5	27	96%
	T<4,5	28	100%
	T>4,5	0	0%
Avondspits	T<3,5	28	100%
	T<4,5	28	100%
	T>4,5	0	0%
Restdag	T<3,5	27	96%
	T<4,5	28	100%
	T>4,5	0	0%

De T-toets laat zien dat zowel het ochtend- als avondspitsmodel en de etmaalperiode voldoen aan beide voorwaarden. In bijlage 3 is een overzicht gegeven van de T-toets.

2.5. Resultaat basisjaar 2014

Vanuit het verkeersmodel zijn modelplots gemaakt met daarop de intensiteiten per wegvak voor de ochtendspits, avondspits en het etmaal. Hierbij is onderscheid gemaakt naar motorvoertuigen, personenauto en vrachtauto. In bijlage 4 zijn de modelplots voor het basisjaar 2014 opgenomen.

3. Prognose 2030

3.1. NRM 2030 GE als basis

Het prognosejaar is gebaseerd op het NRM 2030 GE. In deze studie is uitgegaan van het hoge GE-scenario om met het hoogste verkeersaanbod te rekenen. Belangrijkste reden is dat in dit scenario van het NRM Oost de autonome groei van en naar de modelzones van Wezep en Hattemerbroek nog steeds vrij beperkt is. Vanuit het NRM zijn de matrices overgenomen en aangepast op basis van het kalibratie effect vanuit het basisjaar 2018. Vervolgens zijn voor het prognosejaar 2030 twee varianten gemaakt, namelijk zonder en met het bedrijventerrein H2O.

Worden de H/B-matrices 2018 en 2030 GE met elkaar vergeleken dan is er slechts sprake van een beperkte groei qua arbeidsplaatsen. Verondersteld is dat de nog geplande ontwikkeling voor H2O niet in de toekomstmatrices van het NRM Oost is opgenomen.

inclusief bedrijventerrein H2O

De door Rho Adviseurs aangeleverde verkeersgeneratie voor het bedrijventerrein (zie memo Verkeersgeneratie H2O t.b.v. verkeersmodel, 27 januari 2016, Rho Adviseurs) is gebruikt om het verkeersmodel te verrijken. Hierbij is uitgegaan van het maximaal scenario om worst case te rekenen. De aangeleverde cijfers geven inzicht in het totaal aantal verplaatsingen in de ochtend- en avondspits en etmaal, met onderscheid tussen personenauto en vracht.

Tabel 4 Spitsuurverdeling maximaal scenario

	PA	VA
Etmaal	13.858	2.180
ochtendspits uur	940	168
avondspits uur	1.109	154

Figuur 2: berekende totale verkeersgeneratie H2O (Bron: Rho Adviseurs)

Voor de verdeling van het verkeer is gebruik gemaakt van een tweetal dummy zones (bedrijventerreinen) uit het model odb-039. Vervolgens zijn er voor het bedrijventerrein H2O een viertal modelzones aangemaakt. Afhankelijk van de omvang van het gebied die de zone vertegenwoordigd is vervolgens het aantal vertrekken en aankomsten naar rato verdeeld conform de door Rho Adviseurs berekende verkeersgeneratie.

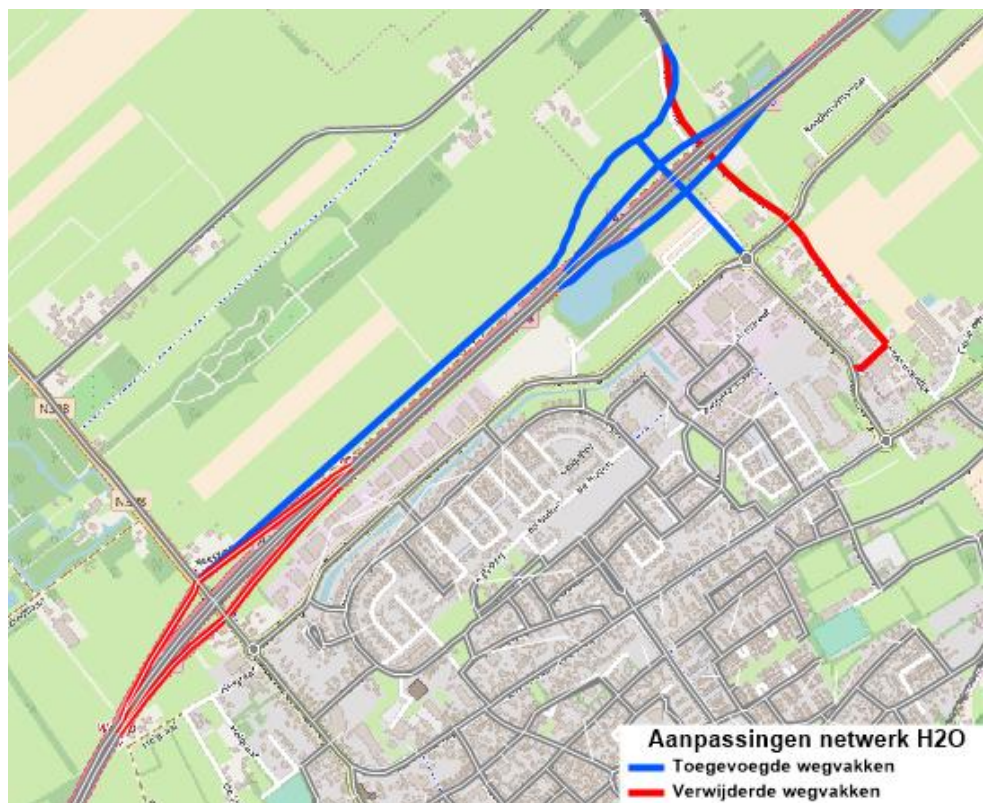
		Zone 2810		Zone 2747		Zone 2736		Zone 2737		Totaal verkeersgeneratie H2O
		V	A	V	A	V	A	V	A	
Auto	Avondspitsuur	311	39	311	39	241	16	132	16	1105
	Ochtendspitsuur	33	296	33	297	14	126	14	126	939
	Restdaguur	175	239	175	239	75	78	75	78	1134
Vracht	Avondspitsuur	21	21	20	20	20	20	15	15	152
	Ochtendspitsuur	23	23	21	21	22	22	16	16	164
	Restdaguur	28	28	25	25	25	25	19	19	194

Figuur 3: Verdeling vertrekken en aankomsten H2O naar zone, periode en modaliteit

3.2. Wegennet

Het wegennet voor de prognose 2030 betreft het netwerk vanuit het NRM Oost Basisprognoses 2017. Dit netwerk bevat alle door het Rijk, provincie of gemeenten vastgestelde infrastructurele aanpassingen.

Voor de modelberekeningen 2030 inclusief het bedrijventerrein H2O en de verschoven aansluiting Wezep op de A28 is het netwerk verrijkt met nieuwe wegvakken. Het ontwerp is aangeleverd door de gemeente Oldebroek en is op onderstaande afbeelding weergegeven.



Figuur 4: ontwerp verschoven aansluiting A28 in verkeersmodel Oldebroek

3.3. Resultaat

Vanuit het verkeersmodel zijn modelplots gemaakt met daarop de intensiteiten per wegvak voor de ochtendspits, avondspits en het etmaal. Hierbij is onderscheid gemaakt naar motorvoertuigen, personenauto en vrachtauto. In bijlage 5 zijn de modelplots voor de situatie met bestaande aansluiting en geen verdere groei H2O opgenomen en in bijlage 6 de modelplots voor de verschoven aansluiting inclusief de ontwikkeling H2O.

4. Analyse verkeerskundige effecten

Dit hoofdstuk behandelt de analyse van de verkeerskundige effecten als gevolg van het verleggen van de aansluiting op de A28.

4.1. Verschil in intensiteiten op wegvakniveau

Met behulp van het verkeersmodel zijn verschilplots gemaakt tussen de variant 2030 autonome situatie (geen uitbreiding H2O en geen nieuwe verschoven aansluiting op de A28) en de variant 2030 inclusief bedrijventerrein en met verschoven aansluiting. Bestudeerd is of de uitkomsten wezenlijk anders zijn dan de modelberekening welke door Antea Group is gemaakt met het model N309 't Harde. In bijlage 7 zijn de verschilplots opgenomen voor de ochtendspits, avondspits en etmaal in motorvoertuigen. Conclusie is dat er geen grote verschillen zijn tussen beide modellen.

De modelplots laten zien dat het effect voornamelijk binnen de kern Wezep optreedt. Met name delen van de Rondweg en Zuiderzeestraatweg worden rustiger doordat verkeer vanaf de snelweg de nieuwe aansluiting gebruikt en via de nieuwe aantakking op de rotonde Rondweg – Duurzaamheidsstraat de kern binnen rijden. Dit is overeenkomstig de eerdere modelberekeningen met het N309 model. Een groot deel van het verkeer gaat naar het naastgelegen bedrijventerrein, zowel het bestaande bedrijventerrein aan de Rondweg en het nieuwe bedrijventerrein H2O, waardoor hier het grootste effect is te zien. Aandachtspunt is de Rondweg tussen de Duurzaamheidsstraat en Zuiderzeestraatweg; hier is namelijk sprake van een toename van het verkeer. Deze route wordt belangrijker als aanrijdroute voor verkeer uit Hattemerbroek en Wezep richting de snelweg A28. Tevens geldt dat voor verkeer vanuit het oostelijk deel van Wezep richting Kampen in de bestaande situatie via de N763 rijdt. Na realisatie van de nieuwe aansluiting is de route via de A28 en de A50 de kortste route.

De verschoven aansluiting zorgt voor een toename van verkeer op de A28 richting Zwolle door het omslaan van de route van het westelijk gedeelte van het bedrijventerrein H2O via de IJsselbrug. Op de IJsselbrug is dan ook een afname van verkeer te verwachten.

De in het vorige model geconstateerde verschuiving van verkeer vanuit Hattem naar de A28 richting 't Harde/ Harderwijk/ Amersfoort via de nieuwe aansluiting wordt in het model niet waargenomen. Een andere opvallende routekeuze is de route vanaf de A28 naar de zuidkant van Wezep / stationsomgeving. Door de aanleg van de parallelweg is de route via de parallelweg sneller dan via de Rondweg. Dit geldt zowel voor verkeer vanaf de A28 vanuit Zwolle en de A28 vanuit 't Harde/ Harderwijk.

Grootschalige effecten zijn op basis van het verschilplots niet te verwachten.

4.2. I/C verhouding

De **I/C-verhouding** is de verhouding tussen de **intensiteit** (aantal voertuigen) en de **capaciteit** op een wegvak, op een weg of op meerdere achtereenvolgende wegvakken.

Elk wegvak heeft een bepaalde maximale capaciteit, dit is het aantal voertuigen dat maximaal over een wegvak kan rijden in een bepaalde periode.

Het getal geeft dus aan hoe congestie- of filegevoelig het gedeelte is. Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van:

- 0,8 of lager er geen of weinig congestie zal optreden
- 0,8 - 0,9 het gedeelte op bepaalde momenten congestie zal hebben, bijvoorbeeld tijdens de spits
- 0,9 of hoger er structurele filevorming op zal treden.

De I/C verhoudingen van de autonome situatie met bestaande aansluiting zijn in bijlage 8 opgenomen. In bijlage 9 zijn de I/C verhoudingen met de verschoven aansluiting. Belangrijke opmerking hierbij is dat de vormgeving van kruispunten voor een grote mate de kwaliteit van de doorstroming bepaald. Het verkeersmodel geeft echter alleen inzicht in de mate waarin de wegvakken in staat zijn de hoeveelheid verkeer op een zorgvuldige manier te verwerken.

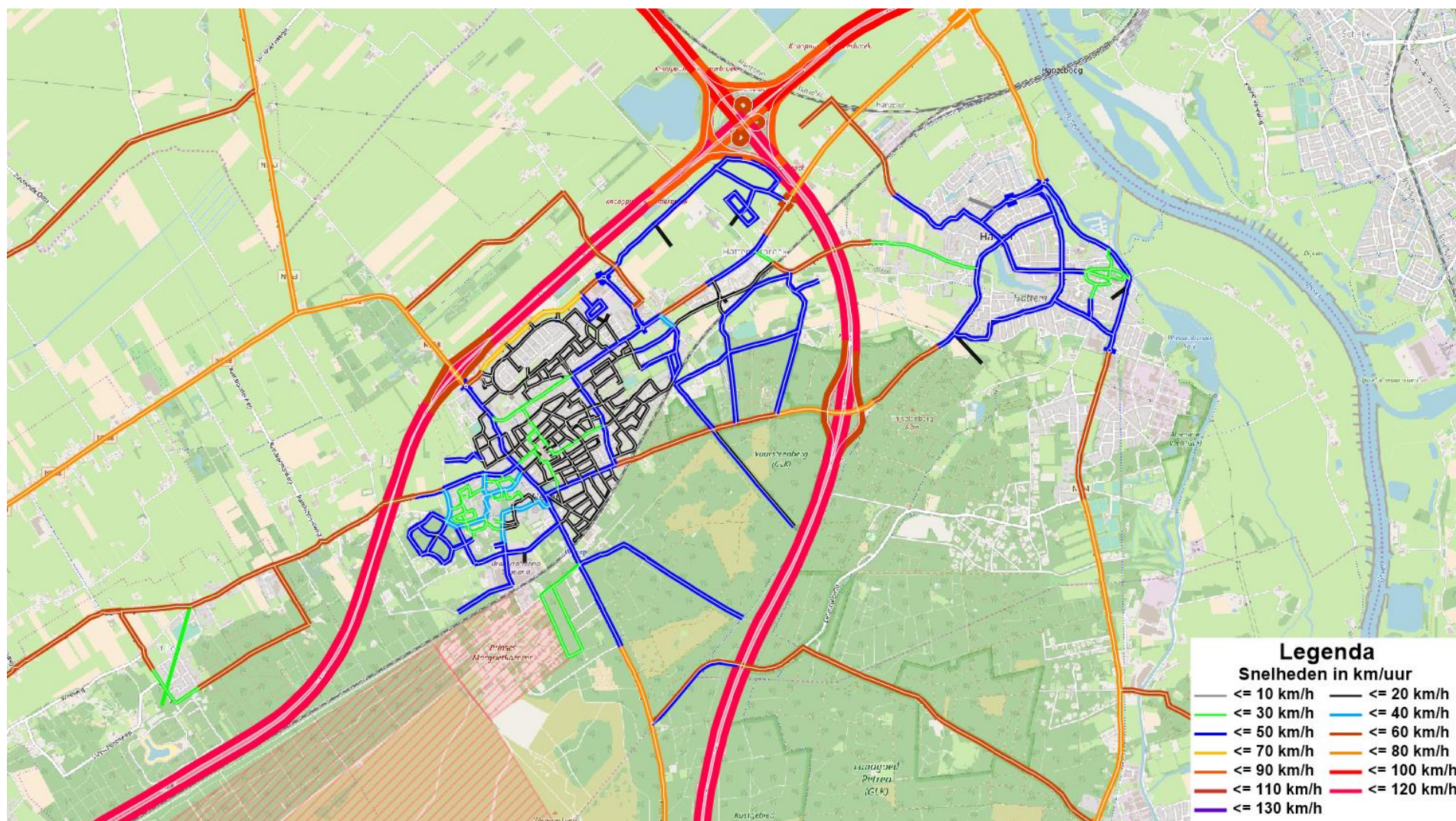
De plots laten wederom zien dat door de verschoven aansluiting en de toename van verkeer als gevolg van H2O de I/C verhouding in de ochtendspits op de A28 vanuit Zwolle stijgt van de categorie matige verkeersafwikkeling naar slechte verkeersafwikkeling. De A50 tussen aansluiting Hattem en knooppunt Hattemerbroek heeft een voldoende goede verkeersafwikkeling.

In het nieuwe model wordt er geen verbetering waargenomen ten aanzien van de I/c-verhouding tussen aansluiting 't Harde en aansluiting Wezep, zoals in de eerdere studie van Antea Group wel is waargenomen. Ook in de tegengestelde richting en in de ochtendspits wordt geen merkbaar lagere I/C verhouding berekend. Wel wordt een licht hogere I/C-waarde waargenomen op het wegvak tussen de nieuwe aansluiting Wezep en het knooppunt Hattemerbroek. Hier wordt een te hoge verzadigingsgraad vastgesteld. Het gaat echter om een kort wegdeel dat feitelijk al onderdeel uitmaakt van de weefvakken nabij Hattemerbroek. In de praktijk zal op dit wegdeel sprake zijn van voldoende capaciteit.

Tot slot zijn er binnen de kern Wezep geen wegvakken geselecteerd met een slechte of zeer slechte verkeersafwikkeling.

Bijlagen

Bijlage 1 Model snelheden basisjaar 2018



Bijlage 2 Tellocaties



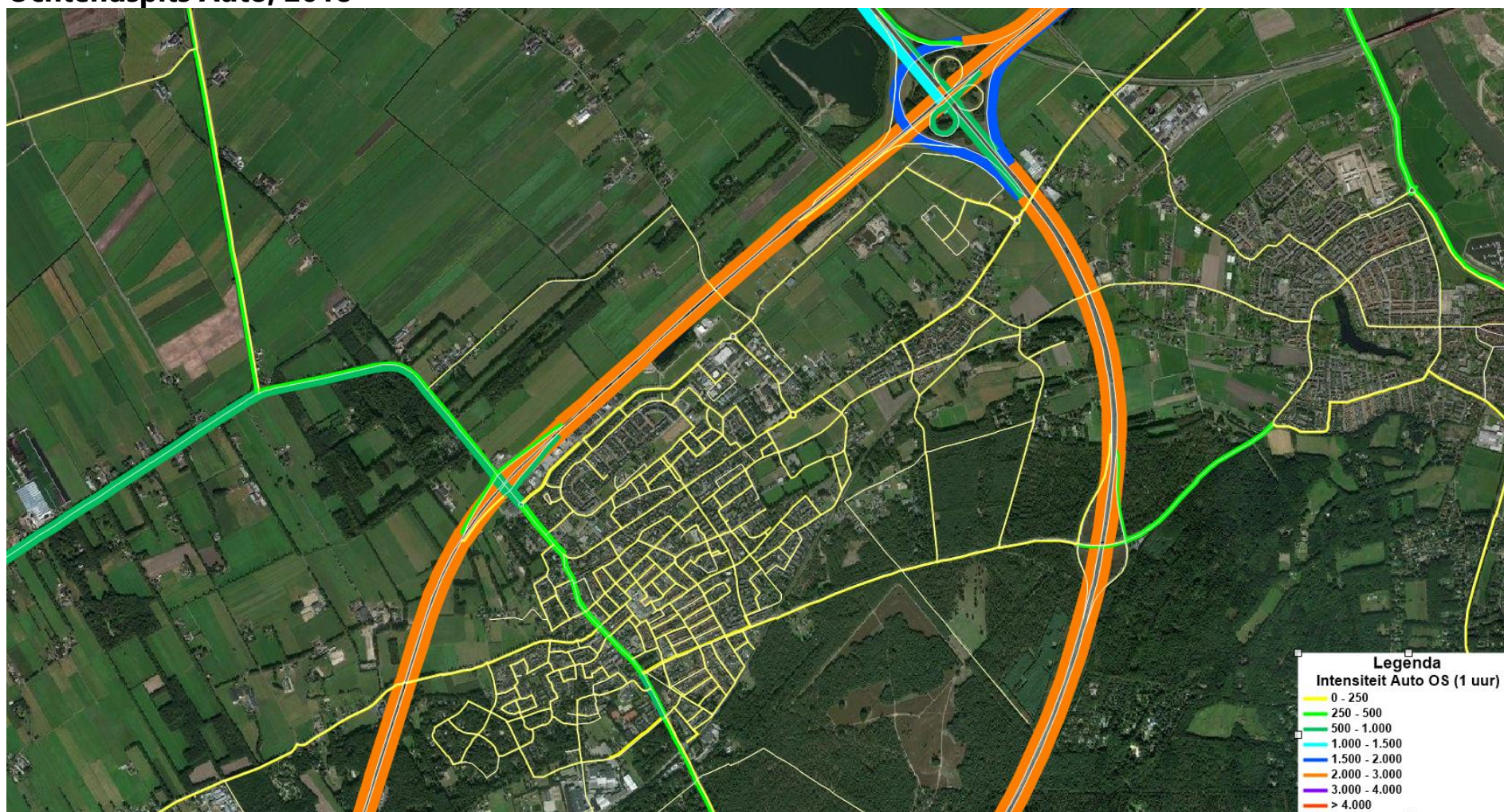
Bijlage 3 resultaten T-Toets

	Ochtendspits			Avondspits			Restdag		
ID	OS_AUTO	OS_VRACHT	OS_MVT	AS_AUTO	AS_VRACHT	AS_MVT	RD_AUTO	RD_VRACHT	RD_MVT
1	-3.1	NB	-3.1	-2.3	NB	-2.3	-6.1	NB	-6.1
2	0.0	NB	0.0	0.7	NB	0.7	2.3	NB	2.3
3	-4.6	0.2	-2.0	-1.8	0.8	0.0	0.9	-1.4	1.0
4	-2.1	0.3	-5.3	-0.3	-6.0	-0.4	-2.3	-2.8	-3.2
5	-1.9	-2.0	-1.5	0.4	-1.0	0.6	0.2	-1.2	0.3
6	1.7	NB	1.7	0.4	NB	0.4	0.1	NB	0.1
7	3.5	-1.1	3.5	-0.2	0.9	0.2	3.6	-0.1	3.7
8	-3.8	NB	-3.8	-1.4	NB	-1.4	-0.9	NB	-0.9
9	-1.8	1.6	0.6	0.1	2.0	-2.7	-0.8	2.2	1.4
10	1.7	-5.0	1.7	-1.5	-1.1	-1.9	-0.2	-1.5	0.0
11	-3.2	2.0	0.1	0.7	2.3	-4.4	-3.9	2.1	0.5
12	1.5	NB	1.5	0.5	NB	0.5	0.6	NB	0.6
13	-2.6	-3.0	-3.3	-2.7	-1.8	-4.3	-0.8	-3.5	-1.1
14	1.9	NB	1.9	2.0		2.0	0.3	NB	0.3
15	-0.9	-0.6	-0.3	1.5	-0.1	1.7	0.4	0.1	0.8
16	-2.9	NB	-2.9	-1.6	NB	-1.6	-0.7	NB	-0.7
17	1.0	-6.3	0.9	2.5	-5.4	2.4	-0.4	-8.3	-0.6
18	-1.5	0.9	-4.9	-5.3	1.3	-1.6	-2.0	1.4	-0.2
19	-2.1	1.7	-0.6	-0.1	2.0	-1.8	-2.0	2.1	1.0
20	0.9	-4.1	0.8	0.5	-1.1	0.4	-2.9	-1.9	-3.4
21	-0.9	-1.8	-0.6	1.8	-0.5	1.9	2.1	-0.6	2.1
22	-2.1	NB	-2.1	1.0	NB	1.0	0.4	NB	0.4
23	-2.1	0.8	-3.4	0.5	1.5	1.3	0.6	-1.0	0.8
24	-2.0	-0.4	-0.9	-0.6	-2.1	-0.4	-1.2	-4.3	-1.2

	Ochtendspits			Avondspits			Restdag		
ID	OS_AUTO	OS_VRACHT	OS_MVT	AS_AUTO	AS_VRACHT	AS_MVT	RD_AUTO	RD_VRACHT	RD_MVT
25	-1.4	-3.4	-1.9	-0.7	-5.4	-0.8	-2.8	-5.2	-3.2
26	-6.1	-6.0	-7.4	-1.6	-5.4	-1.7	0.0	-3.0	-0.4
27	-6.1	-1.7	-3.4	-1.2	-1.4	-2.1	-8.0	-1.0	-3.1
28	0.6	1.8	-2.2	0.3	2.3	-5.5	0.9	1.0	-0.3

Bijlage 4 Intensiteitenplots basisjaar 2018

Ochtendspits Auto, 2018



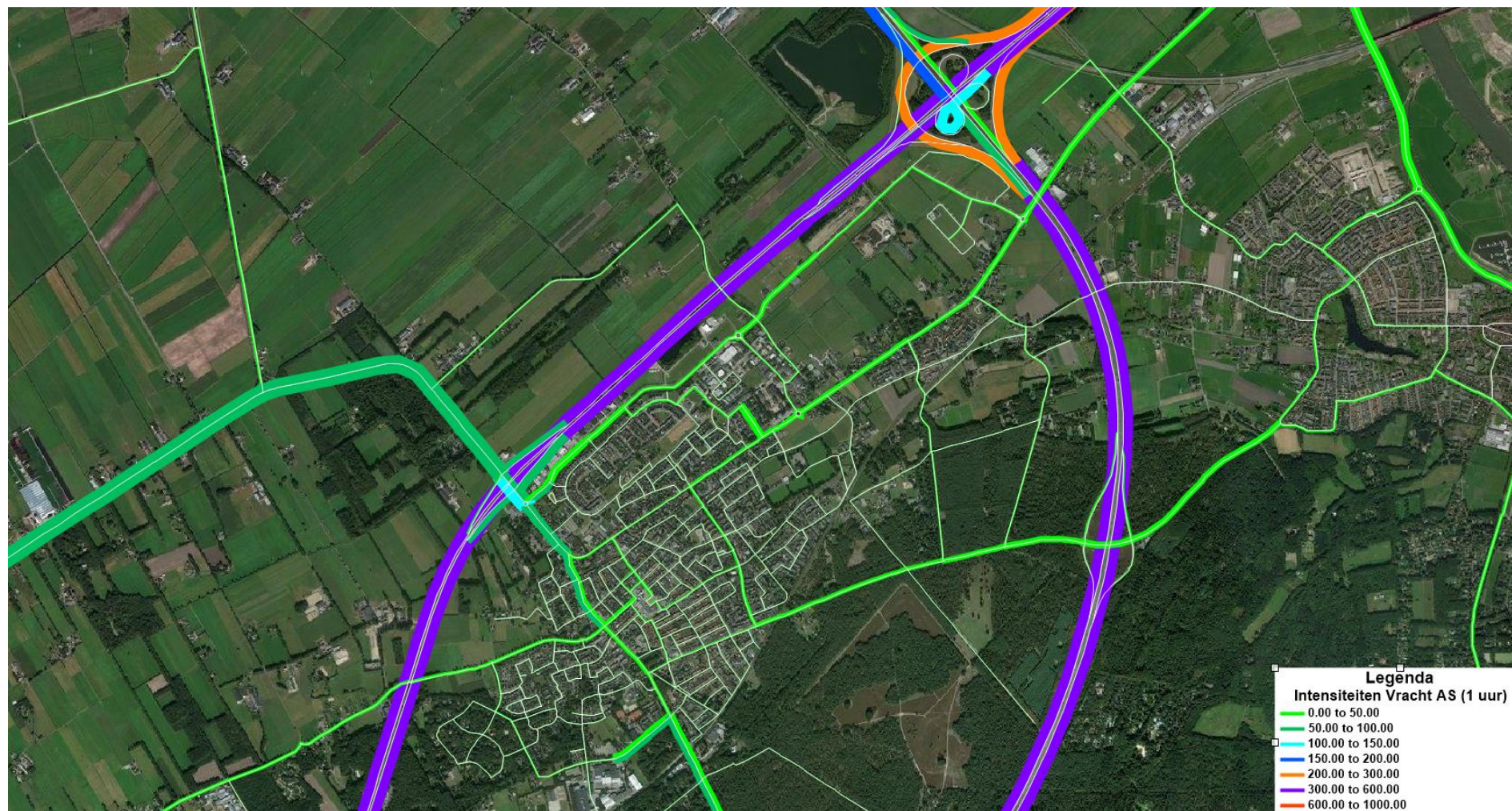
Ochtendspits vracht, 2018



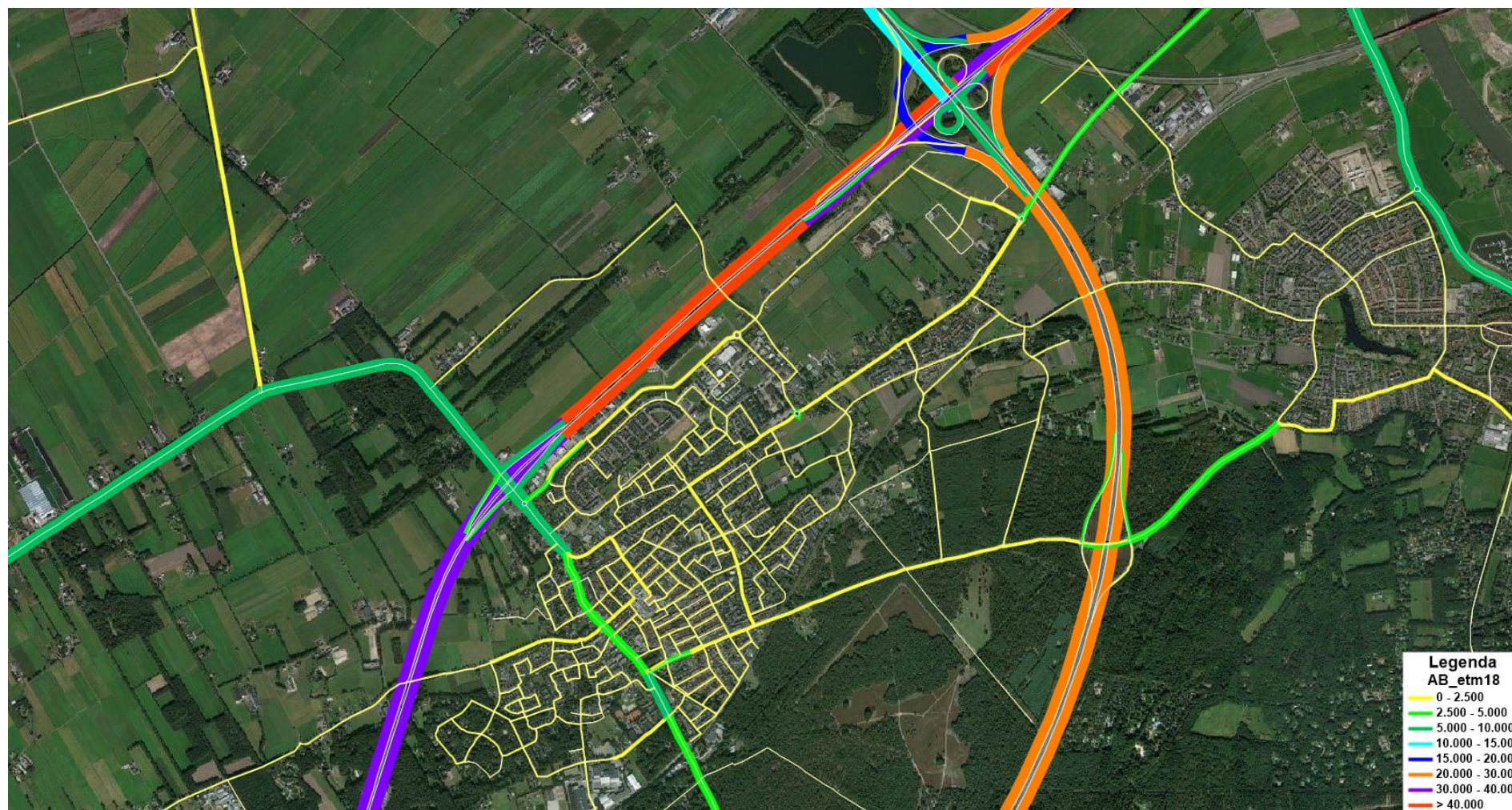
Avondspits auto, 2018



Avondspits vracht, 2018



Totaal aantal motorvoertuigen per etmaal, 2018

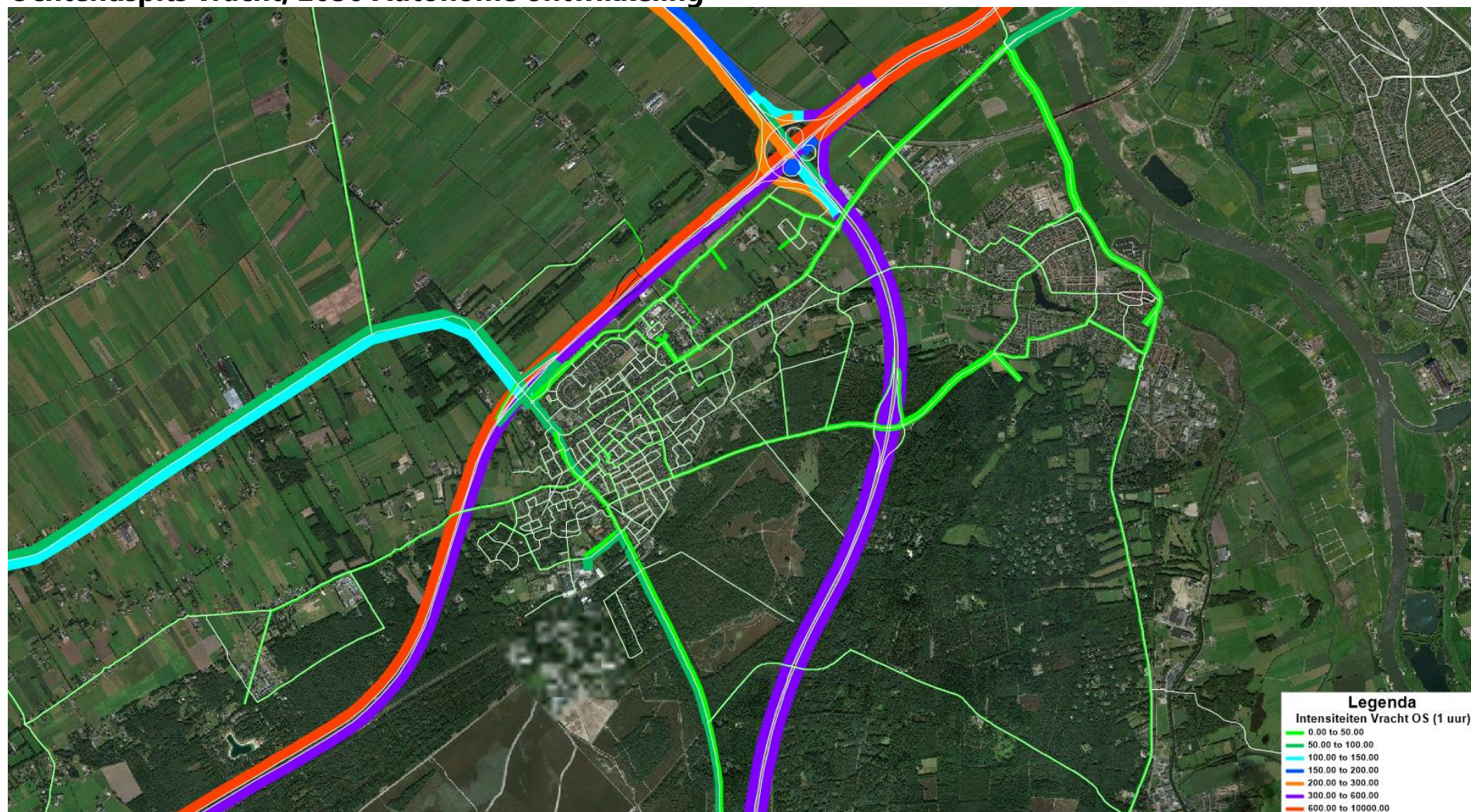


Bijlage 5 Intensiteitenplots 2030 Autonome ontwikkeling

Ochtendspits Auto



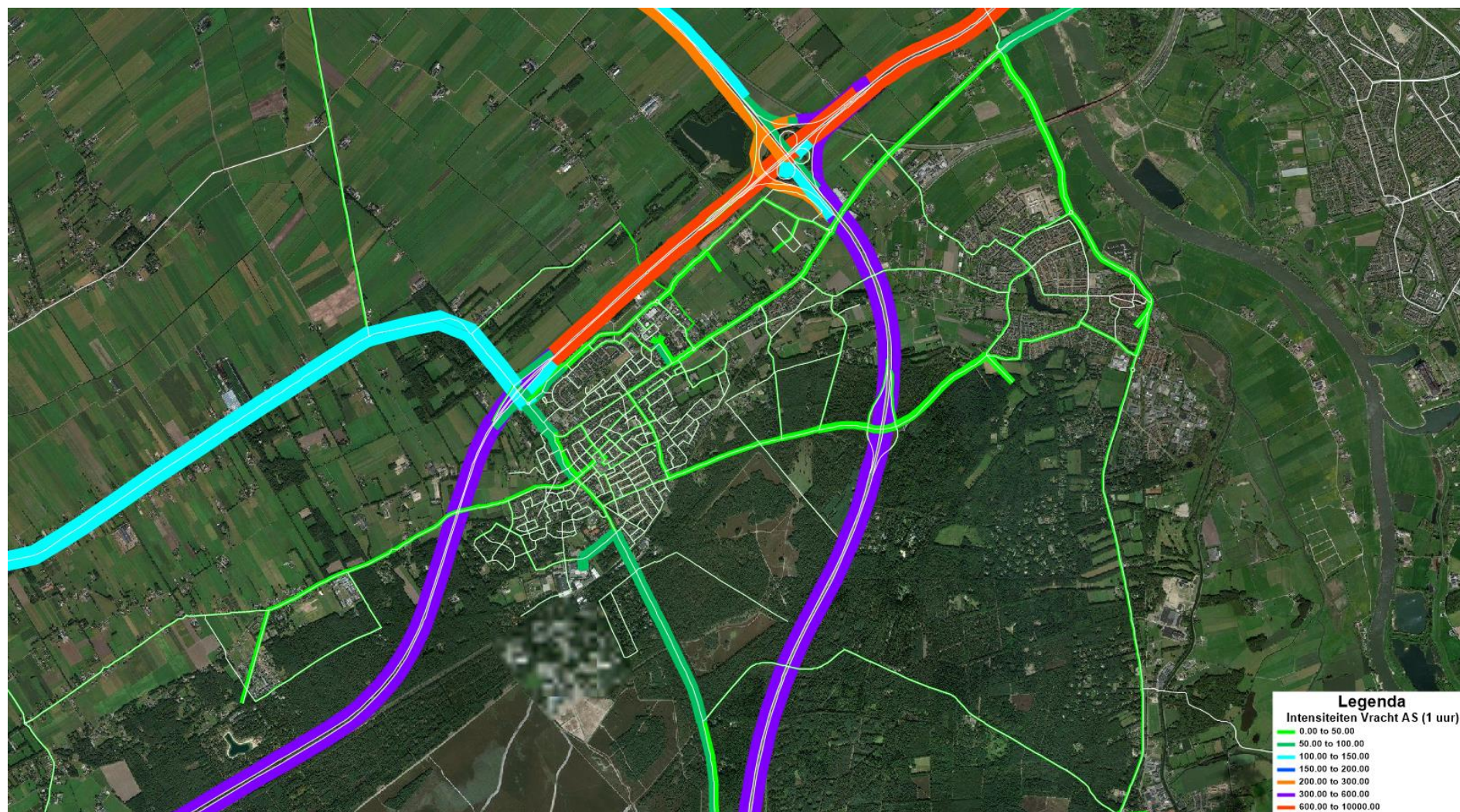
Ochtendspits vracht, 2030 Autonome ontwikkeling



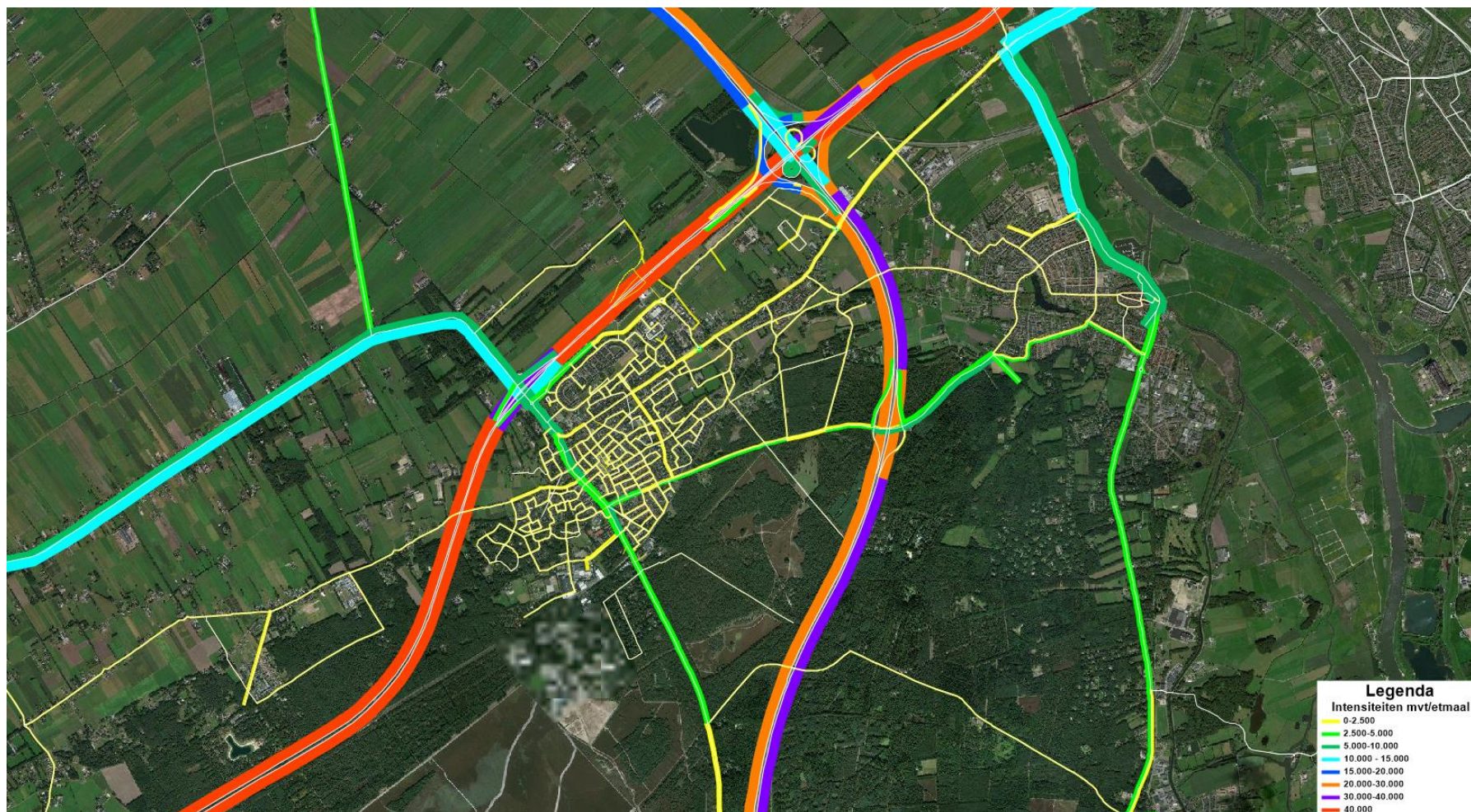
Avondspits auto, 2030 Autonome ontwikkeling



Avondspits vracht, 2030 Autonome ontwikkeling



Totaal aantal motorvoertuigen per etmaal, 2030 Autonome ontwikkeling



Bijlage 6 Intensiteitenplots 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28

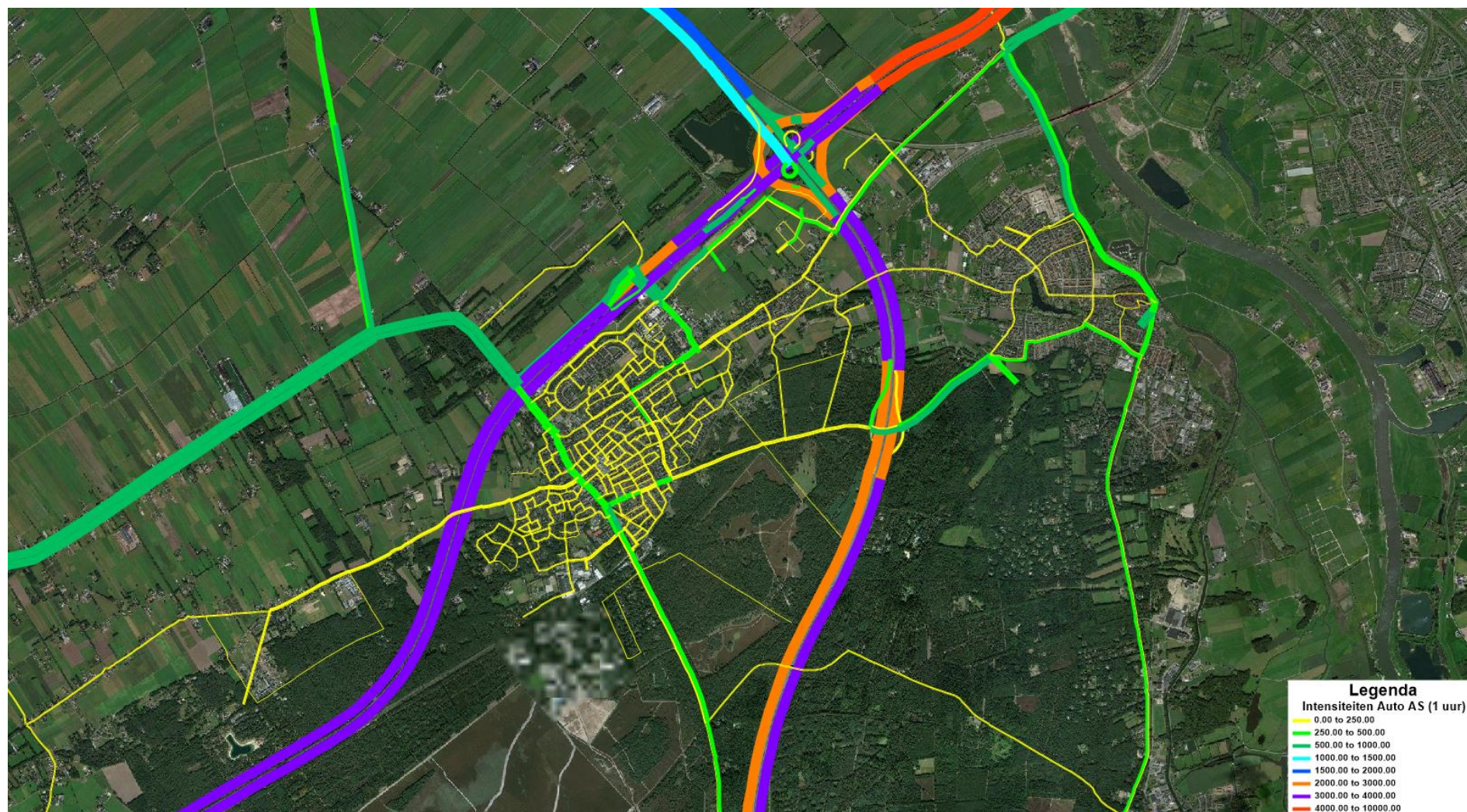
Ochtendspits Auto



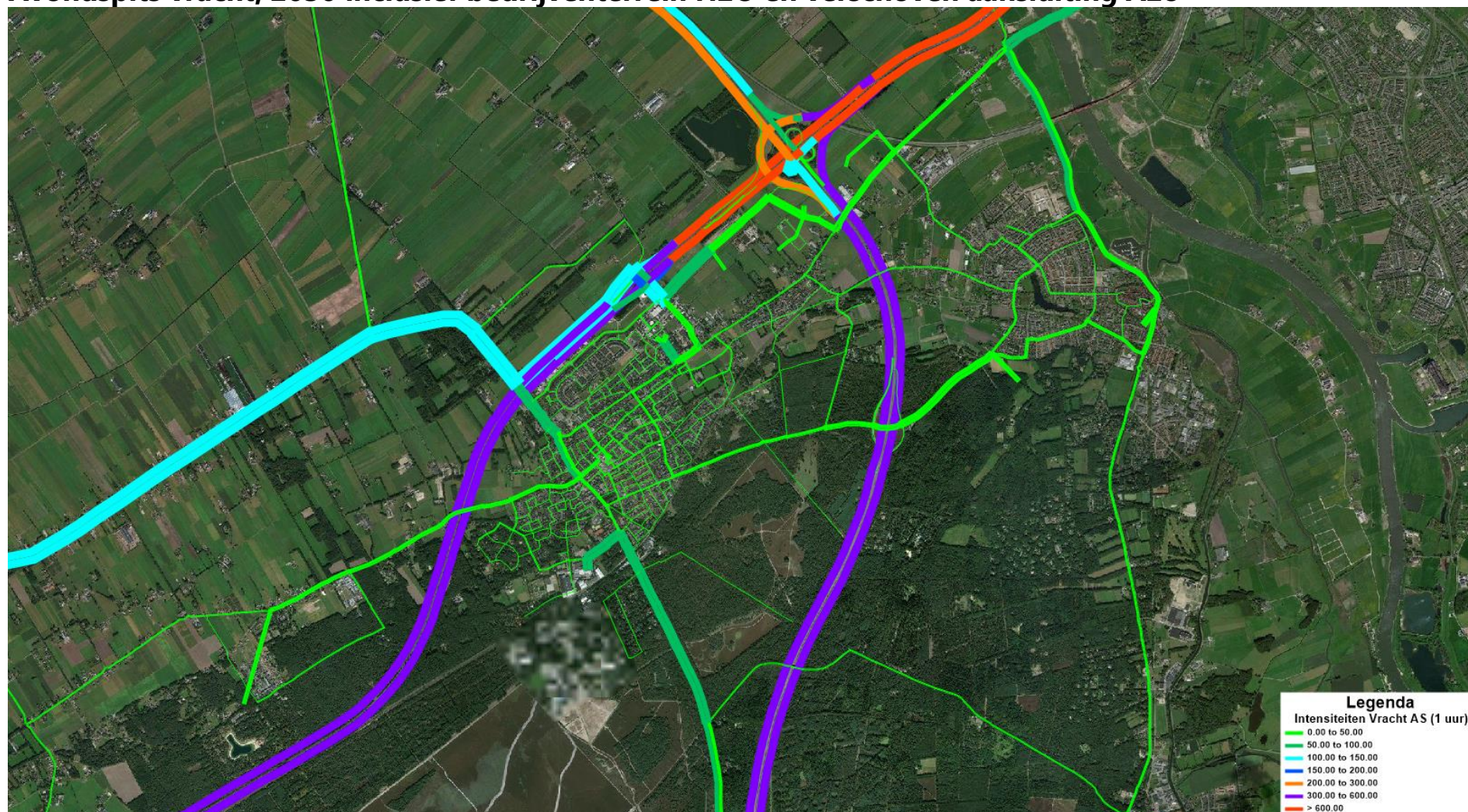
Ochtendspits vracht, 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28



Avondspits auto, 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28



Avondspits vracht, 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28

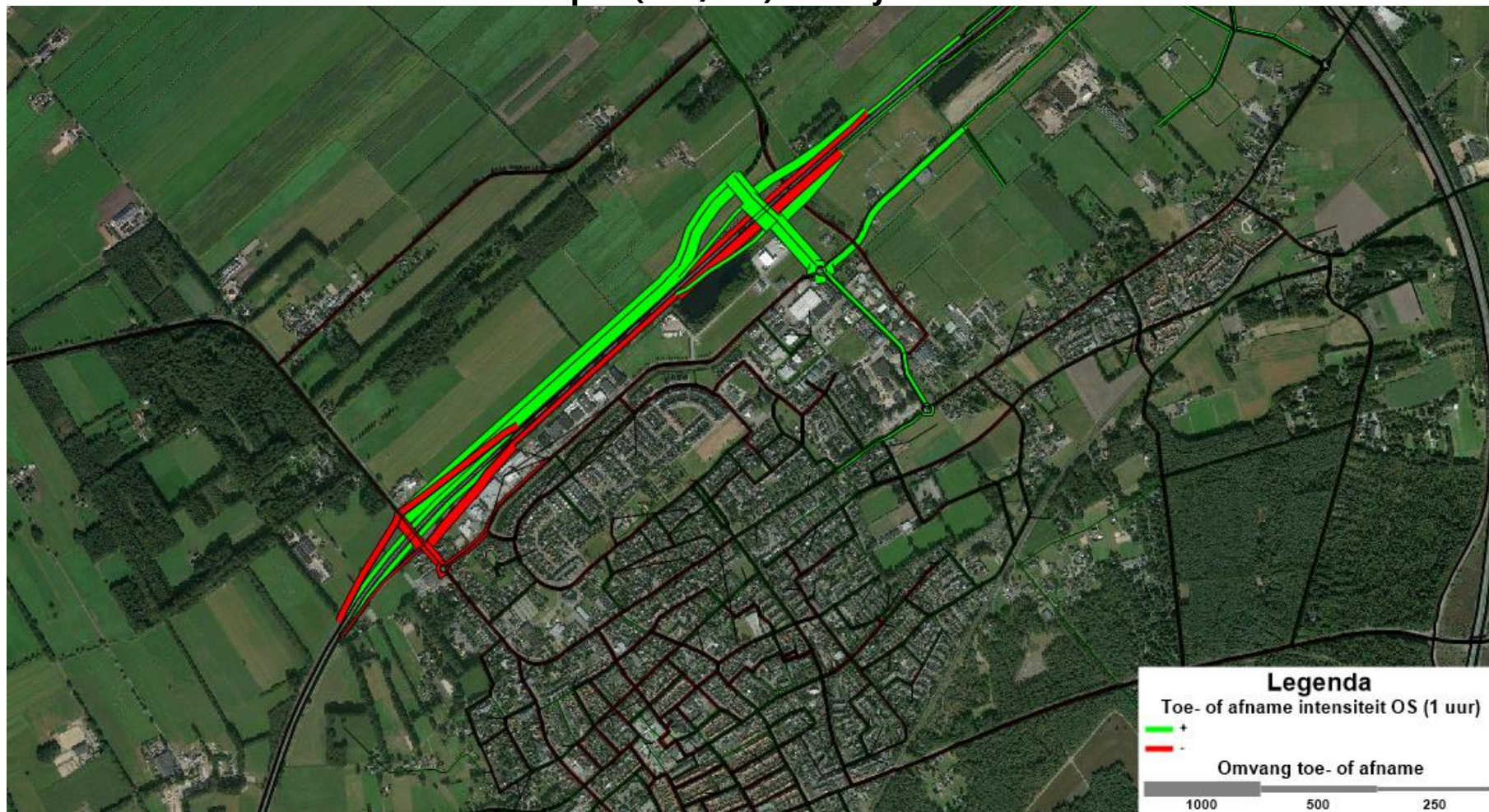


Totaal aantal motorvoertuigen per etmaal, 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28

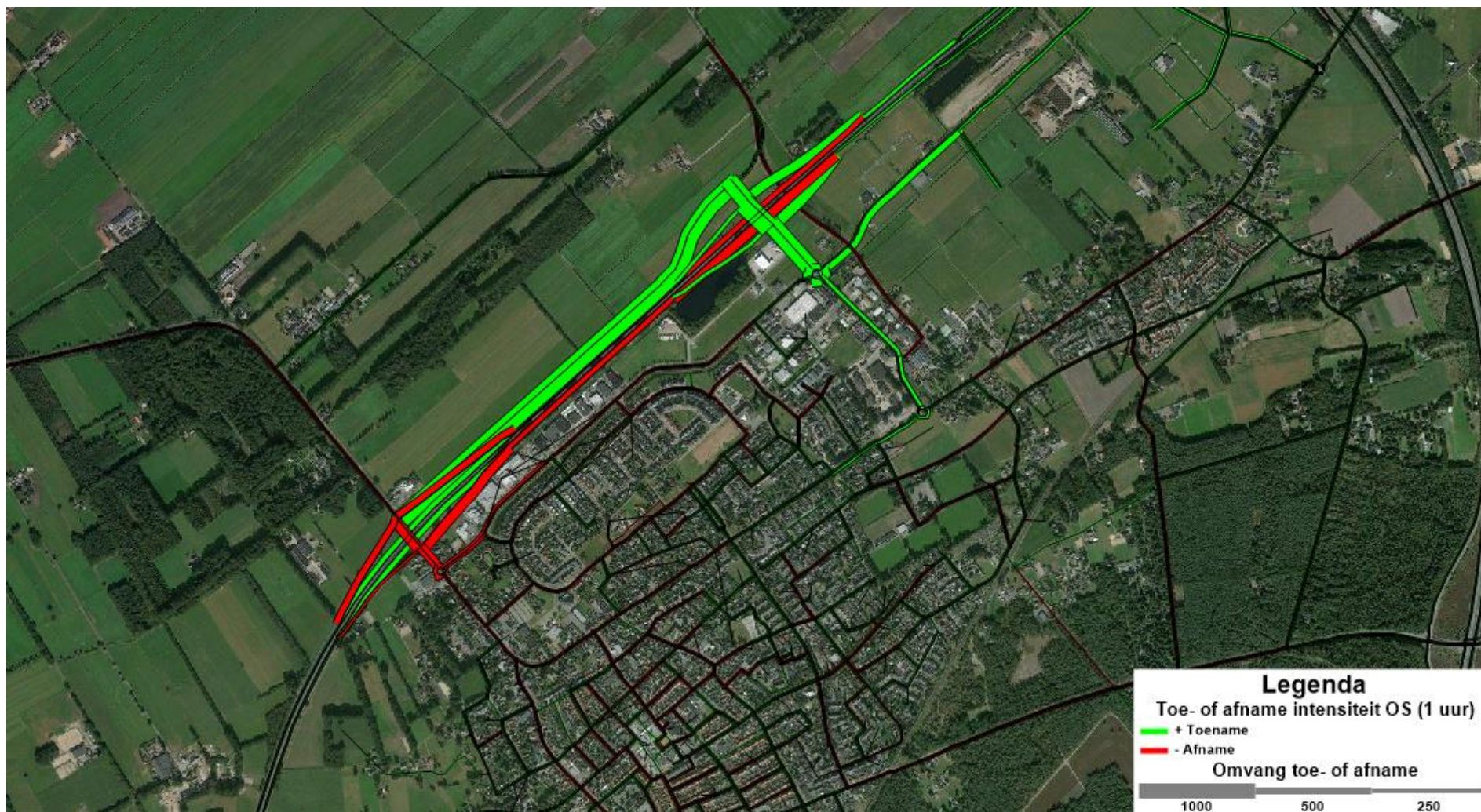


Bijlage 7 Verschilplot 2030 met verschoven aansluiting vs. 2030 met bestaande aansluiting

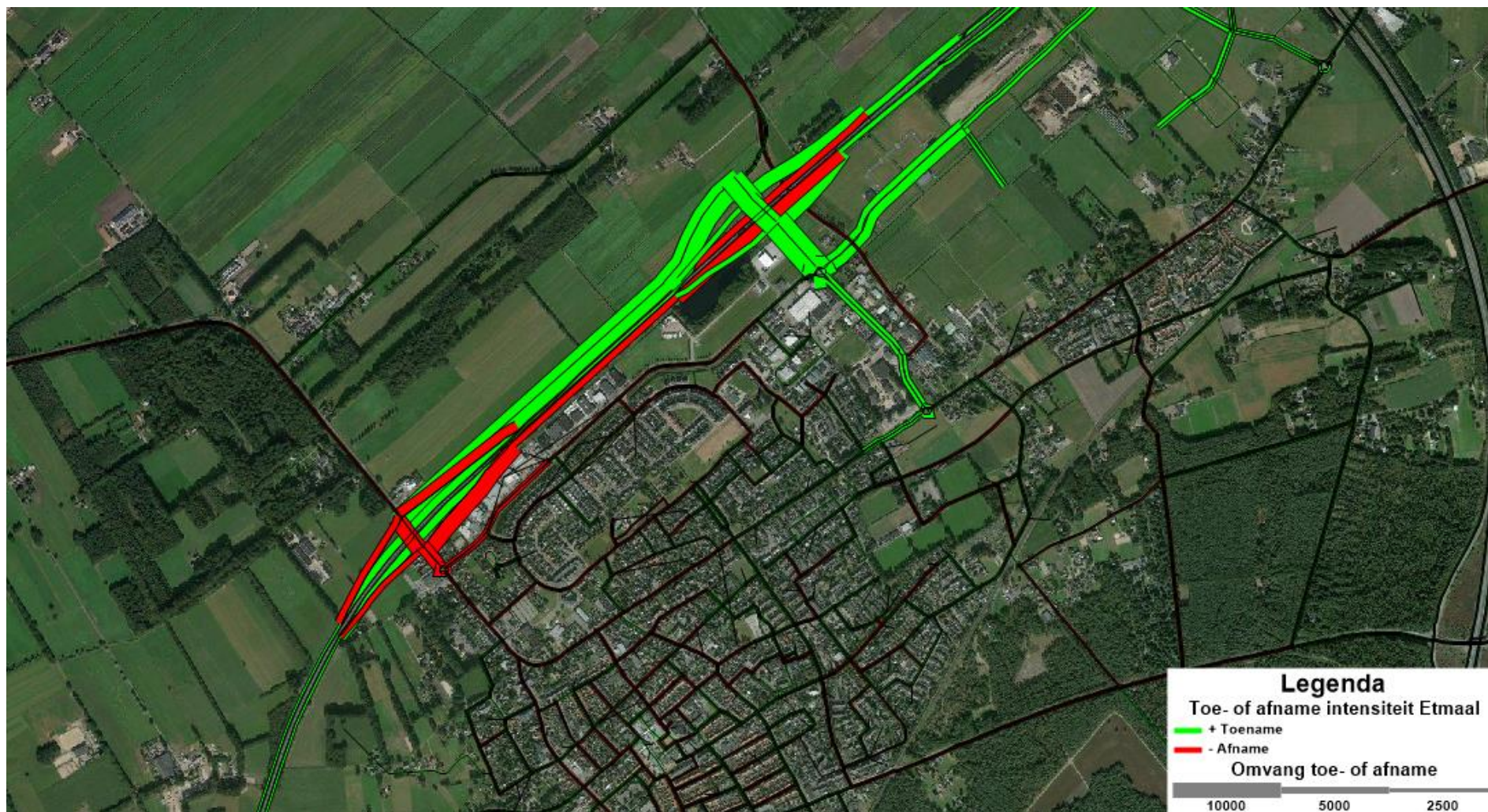
Toe- en afname verkeer in de ochtendspits (mvt/uur) modeljaar 2030



Toe- en afname verkeer in de avondspits (mvt/uur) modeljaar 2030



Toe- en afname verkeer over het etmaal modeljaar 2030

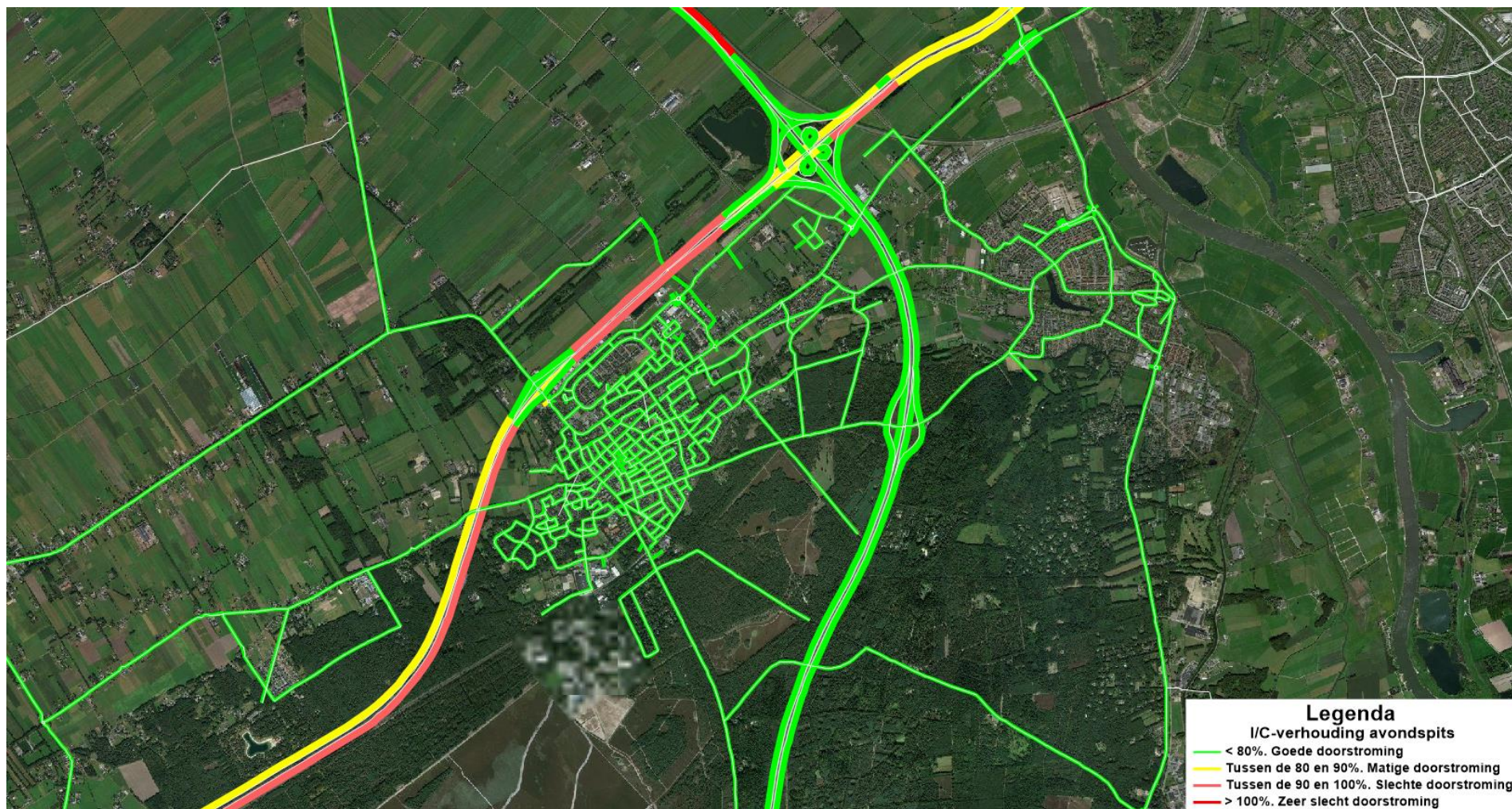


Bijlage 8 I/C verhouding 2030 autonome ontwikkeling

Ochtendspits, 2030 autonome ontwikkeling



Avondspits, 2030 autonome ontwikkeling



Bijlage 9 I/C verhouding 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28

Ochtendspits, 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28



Avondspits, 2030 inclusief bedrijventerrein H2O en verschoven aansluiting A28

