



Zienswijzennota Folding Boxboard Eerbeek en omgeving

Inpassingsplan, hogere waarden en Wet
natuurbescherming

Versie : 1
Status : Concept
Datum : 5 juli 2023
Afdeling : Programmering
Auteur : Projectteam FBE provincie Gelderland

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1 Inleiding.....	5
1.1 Ontwerp-besluiten ter inzage	5
1.2 Commissie voor de m.e.r.	5
1.3 Doel van deze zienswijzennota en leeswijzer	5
2 Algemene thema's.....	7
2.1 Inleiding.....	7
2.2 Programma Eerbeek-Loenen 2030.....	7
2.3 Folding Boxboard Eerbeek	8
2.4 Nieuwe weg door groenzone 't Haagje	8
2.4.1 Inleiding	8
2.4.2 Proces	8
2.4.3 Inhoud	9
2.5 Groenzone 't Haagje.....	12
2.5.1 Inrichting groenzone	12
2.5.2 Bomen en herplant	12
2.5.3 Inrichting groenzone	13
2.5.4 Landschapsplan	13
2.6 Elektrisch vervoer en dieselvrachtwagens	13
2.6.1 Elektrisch vervoer	13
2.6.2 Dieselvrachtwagens	14
2.7 Trillingen	14
2.7.1 Trillingen fabrieksterrein	14
2.7.2 Trillingen door verkeer op openbare wegen	15
2.8 Industrielawaai.....	15
2.8.1 Inleiding	15
2.8.2 Gezoneerde industrieterrein	15
2.8.3 Berekeningen industrielawaai.....	16
2.8.4 Hogere waarden (industrielawaai)	17
2.9 Verkeerslawaai door de nieuwe weg	18
2.10 Luchtkwaliteit en stikstof	18
2.10.1 Inleiding	18
2.10.2 Luchtkwaliteit (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	18
2.10.3 Stikstof.....	19

2.11	Woon- en leefklimaat.....	20
3	Samenvatting en beoordeling zienswijzen	21
3.1	Reclamant 1	21
3.2	Reclamant 2.....	24
3.3	Reclamant 3.....	25
3.4	Reclamant 4.....	27
3.5	Reclamant 5.....	29
3.6	Reclamant 6.....	33
3.7	Reclamant 7	35
3.8	Reclamant 8.....	38
3.9	Reclamant 9.....	41
3.10	Reclamant 10	51
3.11	DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij B.V., namens reclamant 11 56	
3.12	OMVR advocaten, namens reclamant 12	61
3.13	Reclamant 13	64
3.14	Reclamant 14	65
3.15	Reclamant 15	70
3.16	Reclamant 16	77
3.17	Reclamant 17	80
3.18	Reclamant 18	84
3.19	Natuur en Milieu federatie Gelderland	87
3.20	Reclamant 20	96
3.21	Reclamant 21	98
3.22	Reclamant 22.....	100
3.23	BrandMR namens reclamant 23	100
3.24	Reclamant 24.....	104
3.25	Reclamant 25.....	105
3.26	Reclamant 26.....	106
3.27	Reclamant 27	110
3.28	Reclamant 28	114
3.29	Reclamant 29.....	115
3.30	Bouwadviesburo Hoevers BV namens Papiergroothandel Palm b.v. en reclamant 30 ...	127
3.31	Reclamant 31	129
3.32	Reclamant 32.....	132
3.33	Reclamant 33.....	132
3.34	Reclamant 34.....	136

3.35	Reclamant 35.....	139
3.36	Reclamant 36.....	140
3.37	Waterschap Vallei en Veluwe	141
3.38	Stichting Achmea rechtsbijstand namens reclamant 38.....	142
3.39	ARAG rechtsbijstand namens reclamant 39.....	146
3.40	Reclamant 40	149
3.41	Reclamant 41	150
3.42	Reclamant 42.....	152
3.43	Reclamant 43.....	156
3.44	Reclamant 44.....	160
3.45	Reclamant 45.....	161
3.46	Reclamanten 46 tot en met 52.....	161
4	Hoofdstuk 4 Commissie voor de m.e.r.	162
4.1	Toetsingsadvies	162
4.2	Plan Mer	162
4.3	Project MER	162
5	Overzicht wijzigingen	164
5.1	Inpassingsplan	164
5.1.1	Inleiding	164
5.1.2	Wijzigingen in de regels van het inpassingsplan.....	164
5.1.3	Wijzigingen in de bijlage bij de regels van het inpassingsplan (Landschapsplan) 165	
5.1.4	Wijzigingen op de verbeelding van het inpassingsplan	166
5.1.5	Wijzigingen van de toelichting van het inpassingsplan	166
5.2	Hogere waarde besluit	166
5.3	Vergunning Wet Natuurbescherming.....	167

1 Inleiding

1.1 Ontwerp-besluiten ter inzage

De eerste drie ontwerp-besluiten voor het project Folding Boxboard Eerbeek en omgeving hebben ter inzage gelegen van 12 januari tot en met 22 februari 2023. Het gaat om de volgende drie ontwerp-besluiten:

ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving

Het ontwerp-inpassingsplan regelt de planologie voor het terrein van FBE. Het ontwerp-inpassingsplan biedt de mogelijkheid om het fabrieksterrein uit te breiden richting de Poelkampstraat. Verder voorziet het ontwerp-inpassingsplan in een nieuwe weg tussen de Volmolenweg en de Wethouder Sandersstraat door de groenzone 't Haagje. Die weg is ook bedoeld als nieuwe aan- en afrijdroute naar FBE. Het ontwerp-inpassingsplan maakt het verleggen van de Eerbeekse beek mogelijk. Het bevat verder regels voor het behoud en de inrichting van de groenzones rond het fabrieksterrein en langs de nieuwe weg. Belangrijke bijlage bij dit ontwerp-inpassingsplan is het Milieueffectrapport. Provinciale Staten van Gelderland besluiten over de vaststelling van het inpassingsplan.

1. *ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder*

Dit ontwerp-besluit is nodig omdat in het verleden, voor een aantal woningen, per abuis geen hogere waarde is vastgesteld. Ook zijn de berekeningen voor het inpassingsplan gedetailleerder uitgevoerd dan in het verleden. Deze nieuwe berekeningen leiden in een aantal gevallen tot hogere waarden. Gedeputeerde Staten van Gelderland nemen het besluit over het afgeven van hogere waarden.

2. *ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming*

Deze ontwerp-vergunning ziet op het hele projectgebied, dus op het terrein van FBE en op de nieuwe weg door 't Haagje. De aanleg- en de gebruiksfase is meegenomen in deze ontwerp-vergunning. Met deze ontwerp-vergunning wordt (onbenutte) stikstofruimte teruggebracht. Gedeputeerde Staten van Gelderland besluiten over de vergunning op basis van de Wet natuurbescherming.

Iedereen mocht binnen de periode van ter inzagelegging een zienswijze indienen tegen deze ontwerp-besluiten. Deze zienswijzen zijn betrokken bij het nemen van het besluit over het inpassingsplan en de overige besluiten.

Voor de uitvoering van het inpassingsplan zijn diverse vergunningen en andere besluiten nodig. Dit zijn onder andere vergunningen op grond van de Wabo, de Waterwet en de Wet natuurbescherming (soorten planten en dieren).

1.2 Commissie voor de m.e.r.

Een Milieueffectrapport MER (gecombineerde plan MER en project MER) is gemaakt voor het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en voor de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu die wordt aangevraagd door FBE.

De Commissie voor de m.e.r. is gevraagd om advies over de plan MER en project MER.

1.3 Doel van deze zienswijzennota en leeswijzer

Deze zienswijzennota is bedoeld als reactie op de zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder en de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming.

Verder is deze zienswijzennota bedoeld als reactie op het advies van de commissie voor de m.e.r.

Ook geeft deze zienswijzennota een overzicht van de wijzigingen van het vastgestelde inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, het besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder en de vergunning Wet natuurbescherming.

Voordat wij ingaan op de individuele zienswijzen, het advies van de commissie voor de m.e.r. en de wijzigingen besteden we in hoofdstuk 2 aandacht aan het programma Eerbeek-Loenen 2030.

Ook besteedt hoofdstuk 2 aandacht aan de volgende onderwerpen omdat meerdere zienswijzen hierop ingaan:

- keuze voor de nieuwe weg door groenzone 't Haagje, route E;
- groenzone 't Haagje;
- elektrisch vervoer en dieselvrachtwagens;
- trillingen;
- industrielawaai;
- verkeerslawaaï;
- luchtkwaliteit;
- woon- en leefklimaat.

In hoofdstuk 3 zijn alle zienswijzen samengevat, geanonimiseerd en voorzien van een reactie. Per zienswijze is aangegeven of de zienswijze leidt tot wijziging van de ontwerp-besluiten.

2 Algemene thema's

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft in paragraaf 2.2 een toelichting op het programma Eerbeek-Loenen 2030.

Er na besteedt dit hoofdstuk aandacht aan algemene thema's die in meerdere zienswijzen zijn genoemd.

2.2 Programma Eerbeek-Loenen 2030

Het project Folding Boxboard Eerbeek en omgeving is een onderdeel van een groter programma, te weten het programma Eerbeek-Loenen 2030.

Het programma Eerbeek-Loenen 2030 is een programma rond de papier- en kartonindustrie in Eerbeek en Loenen. In het programma Eerbeek-Loenen 2030 werken de gemeente Brummen, de Industriekern Eerbeek-Loenen (IKEL), de provincie Gelderland en het waterschap Vallei en Veluwe samen met inwoners. Het doel van het programma is een verbetering van het evenwicht tussen leefbaarheid, duurzaamheid en vestigingsklimaat van Eerbeek en Loenen. Doel is een toekomstbestendig Eerbeek en Loenen.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in Eerbeek en Loenen staat onder druk. Dit komt in Eerbeek onder andere doordat de papier- en kartonfabrieken en woningen naast elkaar liggen. De fabrieken en het vrachtverkeer van en naar die fabrieken geven overlast. Bij dorpsbewoners vermindert dit het gevoel van veiligheid en leidt dat tot zorgen over de gezondheid. Inwoners willen hun woonomgeving behouden en verbeteren.

Vestigingsklimaat

De papier- en kartonfabrieken en de bedrijven in de keten zorgen voor werkgelegenheid en ook voor de identiteit in de regio. Voor het behoud van de werkgelegenheid is het van belang dat de papier- en kartonfabrieken concurrerend blijven. Hiervoor is een goed vestigingsklimaat belangrijk.

Duurzaamheid

Een ander doel van het programma is duurzaamheid. Doel is onder andere vermindering van de CO₂-uitstoot van de industrie van het verbruik van het grondstoffen. Verduurzaming draagt bij aan de leefbaarheid in de regio en het vestigingsklimaat voor de papier- en kartonindustrie.

Projecten van het programma Eerbeek-Loenen 2030

Het programma Eerbeek-Loenen 2030 omvat de volgende projecten:

- Folding Boxboard Eerbeek (FBE);
- Logistiek Centrum Eerbeek (LCE);
- Wegennet Eerbeek-Loenen;
- Elektrificatie;
- Warmtenet;
- Uitwerking structuurvisie centrum en beek;
- Spoorzone Eerbeek en Kerstenterrein;
- Burgersterrein;
- Waterrotonde;
- Beleidskader wonen Eerbeek.

2.3 Folding Boxboard Eerbeek

Het project Folding Boxboard Eerbeek en omgeving is een onderdeel van een groter programma, te weten het programma Eerbeek-Loenen 2030. Het is onderdeel van het programma omdat Raad van State op 11 september 2019 het bestemmingsplan Eerbeek 2018 voor een groot deel van het terrein van FBE heeft vernietigd. Daarom moest er een nieuwe planologische procedure worden gevolgd.

Op dit moment geldt voor een groot deel van het terrein van FBE geen planologische regeling. Het is een “witte vlek”. Dit betekent dat heel veel mogelijk is op het terrein van FBE. Dit is ongewenst.

2.4 Nieuwe weg door groenzone 't Haagje

2.4.1 Inleiding

Het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving voorziet in de aanleg van een nieuwe weg tussen de Wethouder Sandersstraat en de Volmolenweg door de groenzone 't Haagje. De nieuwe weg is ook bedoeld als nieuwe aan- en afrijdroute voor FBE. Meerdere zienswijzen gaan in op de keuze voor route E door 't Haagje.

Voordat we inhoudelijk op de zienswijzen ingaan, lichten wij het proces van de keuze voor de route toe.

2.4.2 Proces

NRD

De eerste stap die wij hebben gezet om tot een inpassingsplan te komen is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD geeft aan hoe en wat in het Milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht. In de zomer van 2020 heeft de eerste NRD ter inzage gelegen. Die beperkte zich tot het terrein van FBE. In de zienswijzen tegen deze eerste NRD is door veel mensen aangegeven dat naast de fabriek zelf, ook de aan- en afrijdroute naar en van FBE over de Coldenhovenseweg en Volmolenweg voor veel overlast zorgt. Veel mensen verzochten om te kijken naar een nieuwe, alternatieve aan- en afrijdroute voor vrachtverkeer. Dit hebben wij opgepakt. Allereerst door iedereen uit te nodigen om alternatieven aan te dragen. De ingebrachte alternatieven hebben wij bestudeerd en teruggebracht tot vijf kansrijke routes. Een verbrede NRD is in maart 2021 vastgesteld. In deze definitieve (en verbrede) NRD zijn twee alternatieven voor het fabrieksterrein en vijf ontsluitingsroutes (vier alternatieve aan- en afrijdroutes en de bestaande te verbeteren ontsluitingsroute) opgenomen.

MER fase 1

Het onderzoek naar de milieueffecten van de aan- en afrijdroutes is in twee fasen uitgevoerd.

In fase 1 zijn alleen de onderscheidende milieueffecten, dus de effecten die van belang zijn voor de keuze van de route, onderzocht.

Het gaat om:

- verkeer en vervoer;
- lucht, geluid en trillingen;
- gezondheid;
- natuur en stikstof/Natura 2000;
- stedenbouw en visuele beleving.

De fase 1 onderzoeken is nog niet gekeken naar mitigerende maatregelen.

Brede afweging en keuze van het voorkeursalternatief

Uit de onderzochte aan- en afrijdroutes hebben we een voorkeursalternatief (VKA) gekozen op basis van een brede afweging. Dit betekent dat niet alleen de effecten op het milieu en de omgeving de keuze voor het VKA hebben bepaald. Ook andere aspecten hebben wij meegewogen.

In de brede afweging hebben we betrokken:

- de effecten op het milieu en de omgeving (de onderzoeksresultaten uit fase 1 van het MER);
- de uitkomsten van het participatieproces met de omgeving;
- de eigendomssituatie;
- de financiële haalbaarheid.

Voor meer informatie verwijzen wij naar de “VKA Notitie Folding Boxboard Eerbeek B.V. Van alternatieven naar een VKA”. Dit is een bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan.

MER fase 2

Het gekozen VKA is in fase 2 van het MER op alle aspecten onderzocht. Ook is gekeken naar mogelijke mitigerende maatregelen. Ook zijn varianten op het VKA bekeken, zoals het (deels) verdiept aanleggen van de nieuwe weg door 't Haagje. Het VKA met de mitigerende maatregelen en de gekozen varianten zijn samen het definitieve voorkeursalternatief. Het inpassingsplan gaat uit van dat definitieve voorkeursalternatief.

2.4.3 Inhoud

Nadat hiervoor het proces is beschreven gaan we nu in op de gemaakte inhoudelijke keuzes.

NRD

In de definitieve NRD (maart 2021) zijn vijf verschillende aan- en afrijdroutes, routes A tot en met E, van en naar FBE beschreven. Zie de afbeelding hierna voor deze aan- en afrijdroutes.



Afbeelding: de vijf verschillende aan- en afrijdroutes, route A tot en met E

De routes A, B en C lopen deels langs het spoor en over het bedrijventerrein tussen de spoorlijn en de Coldenhovenseweg. Deze routes steken haaks de Coldenhovenseweg over. Route D is de bestaande geoptimaliseerde route. Route E loopt door de groenzone langs 't Haagje. Deze route sluit via de Wethouder Sandersstraat aan op de Loubergweg. Op advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn combinaties van routes C en D onderzocht. Deze staan niet op de afbeelding.

MER en uitkomsten fase 1

Het plan MER vergelijkt de toekomstige situatie met de referentiesituatie. De referentiesituatie gaat uit van een productie van 137.500 ton papier/karton per jaar. De toekomstige situatie gaat uit van de productiecapaciteit volgens de huidige vergunning. Dit is 200.000 ton papier/karton per jaar en 80.000 ton ontinkte stof per jaar.

Uit het MER fase 1 volgt dat geen van de routes A tot en met E direct in positieve of negatieve zin uitspringt. Het milieuaspect verkeerslawaaï heeft geen onderscheidend effect. In alle alternatieven blijft het aantal gehinderden (bijna) gelijk. Wel verschuift de locatie van de gehinderden in de alternatieven die in een nieuwe aan- en afrijdroute voorzien (A, B, C en E).

De conclusie van MER fase 1 is dat geen van de routes onderscheidend is kijkend naar het aantal gehinderden wegverkeerslawaaï. Voor alle routes is het aantal gehinderden bijna gelijk. Zie de volgende tabellen uit het achtergrondrapport geluid MER fase 1.

Equivalent geluidniveau in nachtperiode L _{night} dB	Ernstig slaapverstoorden (%)	Aantal ernstig slaapverstoorden										
		Referentie	1B2	1C	1D	1E	2A	2B1	2B2	2C	2D	2E
Percentage t.o.v. referentie (%)			-8	0	8	4	4	4	4	4	8	4

Geluidbelasting L _{den} dB	Ernstig gehinderden (%)	Aantal ernstig gehinderden										
		Referentie	1B2	1C	1D	1E	2A	2B1	2B2	2C	2D	2E
43-47	0-3	6	6	6	6	7	6	6	6	6	6	7
48-52	3-5	6	7	7	6	7	7	7	7	7	6	7
53-57	5-9	9	6	7	9	7	7	6	6	7	9	7
58-62	9-14	13	13	12	14	13	13	13	13	13	14	13
63-67	14-21	7	7	8	8	7	7	7	7	7	8	7
68-72	21-31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
≥73	≥31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal aantal ernstig gehinderden		41	39	40	43	41	40	39	39	40	43	41
Percentage t.o.v. referentie (%)			-5	-2	5	0	-2	-5	-5	-2	5	0

Tabel 5.10 Aantal ernstig slaapverstoorden wegverkeerslawaaï

Equivalent geluidniveau in nachtperiode L _{night} dB	Ernstig slaapverstoorden (%)	Aantal ernstig slaapverstoorden										
		Referentie	1B2	1C	1D	1E	2A	2B1	2B2	2C	2D	2E
<34	<2	8	8	7	8	7	7	7	7	7	8	7
34 - 38	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4
39 - 43	2-3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
44 - 48	3-5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
49 - 53	5-7	4	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4
54 - 58	7-11	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3
59 - 63	11-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
≥64	≥14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal aantal ernstig slaapverstoorden		25	27	25	27	26	26	26	26	26	27	26

Tabel 5.9 Aantal ernstig gehinderden wegverkeerslawaa

Geluidbelasting	Ernstig gehinderden (%)	Aantal ernstig gehinderden										
L _{den} dB		Referentie	1B2	1C	1D	1E	2A	2B1	2B2	2C	2D	2E
<43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Opmerking bij tabellen: deze tabellen geven het aantal slaapverstoorden en het aantal ernstig gehinderden aan voor de diverse combinaties van inrichtingsalternatieven voor het fabrieksterrein in combinatie met de aan- en afrijdroute aan. 1 en 2 staat voor de inrichtingsalternatief en A tot en met E voor de aan- en afrijdroute.

De tabel laat zien dat, uitgaand van 2,2 personen per woning, het aantal totaal ernstig gehinderden voor de routes 2B1 en 2B2 39 is. Verder laat de tabel zien dat dit voor route E twee ernstig gehinderde personen meer zijn, namelijk 41. Voor het aantal slaapverstoorden geldt ongeveer hetzelfde.

Er zijn wel verschillen tussen de alternatieven met betrekking tot onder andere de mate van aantasting van de groenstructuren, visuele beleving en verkeersveiligheid. Deze verschillen zijn, met uitzondering van het aspect verkeersveiligheid, beperkt.

Brede afweging

In de brede afweging hebben we betrokken:

- de effecten op het milieu en de omgeving (de onderzoeksresultaten uit fase 1 van het MER);
- de uitkomsten van het participatieproces met de omgeving;
- de eigendomssituatie;
- de financiële haalbaarheid.

Effecten op het milieu en de omgeving (de onderzoeksresultaten uit fase 1 van het MER)

Route E scoort op verkeersveiligheid, oppervlakte groen, groenbeleving, stedenbouwkundige structuur en visuele beleving slechter dan de routes A, B en C, maar er zijn goede mogelijkheden om die nadelen te mitigeren. Met de mitigatiemogelijkheden is route E wat de milieuaspecten betreft grotendeels vergelijkbaar met de route A, B en C.

Uitkomsten van het participatieproces met de omgeving

Tijdens de gesprekken en bijeenkomsten hebben we de deelnemers niet gevraagd om een keuze voor een voorkeursroute kenbaar te maken. Dit is vaak een keuze die sterk gestuurd is door een persoonlijke situatie. We hebben de gesprekken gevoerd over de argumenten en aandachtspunten die in de brede afweging voor het VKA mee moeten wegen.

Eigendomssituatie

Voor de keuze van de routes A tot en met E hebben we ook gekeken naar de eigendomssituatie en de maatschappelijke impact. Dit, omdat de ene route meer gevolgen heeft voor de eigendommen van bedrijven en bewoners dan de andere route. Voor de verschillende routes moeten de volgende bedrijfsterreinen worden aangepast en de volgende woning en andere gebouwen worden gesloopt:

A: Coldenhovenseweg 17 en 19, Volmolenweg 8 en bedrijventerrein Machinefabriek Eerbeek met opslagloods

B: Coldenhovenseweg 39, Volmolenweg 8 en bedrijventerrein Machinefabriek Eerbeek met opslagloods

C: Coldenhovenseweg 45/47, Volmolenweg 2, 4, 6 en 8 en Loubergweg 3 (voormalig Politiekantoor)

D: Coldenhovenseweg 46

E: Geen

Verder worden nog de volgende woningen die eigendom zijn van FBE voor de uitvoering van het inpassingsplan gesloopt: de woningen Coldenhovenseweg 36 en 38, Volmolenweg 10 en 18 en Kloosterstraat 5.

Het slopen van woningen en het aanpassen van bedrijfsterrein betekent dat bewoners moeten verhuizen en bedrijven moeten worden verplaatst dan wel fors worden gewijzigd. Dit heeft een enorme impact. De impact van route E is wat dat betreft kleiner dan de impact van de routes A, B en C.

Financiële uitvoerbaarheid

Voor de brede afweging is ook gekeken naar de kosten. De kosten voor route E zijn beduidend lager dan de kosten voor de andere routes. Dit heeft te maken met de gronden die voor de routes A, B en C moeten worden aangekocht. Het verschil in kosten blijft bestaan ook als mitigerende maatregelen worden meegenomen, want bij alle routes is sprake van mitigerende maatregelen. De kosten voor de omlegging van de beek zijn geen onderdeel van de kosten van de routes A tot en met E. De omlegging van de beek is een extra maatregel die niet direct verband houdt met de aanleg van de route.

Keuze VKA

We onderkennen dat de routes A, B en C op een aantal aspecten beperkt beter scoren dan route E. Wij hebben toch gekozen voor route E, omdat voor route E geen woningen van derden gesloopt hoeven te worden en ook geen bedrijfsterrein van derden hoeft te worden aangepast. Ook is de kosteneffectiviteit van route E groter. De nadelen ten opzichte van de routes A, B en C zijn goed te mitigeren.

2.5 Groenzone 't Haagje

2.5.1 Inrichting groenzone

De nieuwe weg loopt door de groenzone langs het 't Haagje. Daardoor wordt de groenzone smaller en neemt deze in omvang af. De groenzone en de Eerbeekse beek worden na aanleg van de weg opnieuw ingericht. Dat gebeurt op een zorgvuldige manier met oog voor landschappelijke en ecologische inpassing ten gunste van de biodiversiteit en zichtbaarheid van de Eerbeekse beek. Daardoor neemt de kwaliteit van de groenstrook toe ten opzichte van de situatie nu qua landschap(sbeleving), ruimtelijke kwaliteit, ecologie en biodiversiteit.

2.5.2 Bomen en herplant

De aanleg van de weg en verleggen van de Eerbeekse beek betekent dat een deel van de aanwezige bomen (o.a. meerdere oude eiken) niet behouden kan blijven. Dat geldt ook voor de oude meerstammige eik. We hebben gekeken of deze eik kan blijven staan. Deze eik heeft boven- en ondergronds (wortelstelsel) een te forse omvang. Om de eik te behouden moet de ligging van de weg aanzienlijk worden aangepast: het zuidelijk deel van de weg moet daarvoor in oostelijke richting worden verplaatst. De weg wordt dan "bochtiger". Hierdoor wordt de aansluiting van de nieuwe weg op de Wethouder Sandersstraat minder haaks. Een minder haakse aansluiting betekent minder zicht op de aansluitende wegen en daardoor minder verkeersveiligheid op de kruising van de wegen.

Ook komt de weg dan voor een deel in de achtertuinen van woningen aan de Coldenhovenseweg te liggen. Hierdoor krijgen deze woningen een kleinere tuin, dit heeft veel impact voor deze omwonenden. Daarom is hiervoor niet gekozen.

Ook hebben we onderzocht of verplaatsing van de oude zomereiken mogelijk is. De drie zomereiken zijn onderzocht. Conclusie is dat verplanten van de eiken niet kan, door de conditie van de bomen, de matige

vitaliteit, de grootte en omvang (kroon en wortelstelsel) van de bomen. Het verplanten heeft een te grote impact op de levensvatbaarheid van de bomen.

Voor een aantal bomen is een kapvergunning nodig van de gemeente Brummen. De kapvergunning verplicht tot herplant. Wij bekijken op dit moment waar in Eerbeek herplant kan plaatsvinden. De provincie betaalt de herplant van te kappen bomen in de openbare ruimte.

2.5.3 Inrichting groenzone

De beek en de groenzone zijn belangrijk voor de biodiversiteit en hebben een verbindende ecologische functie. De beek is ook specifiek belangrijk voor de beschermde soort, de beekprik. De beek en de groenzone door 't Haagje zijn niet als ecologische verbindingszone beschermd in het provinciaal beleid. Net als het waterschap en de gemeente vinden wij de bescherming van de beek en een groenzone langs de nieuwe weg wél belangrijk voor behoud van de verbindende functie van groen en blauw. Daarom hebben we in het inpassingsplan regels opgenomen voor de inrichting van de beek en de groenzone langs de nieuwe weg.

Met de inrichting van de gronden naast de nieuwe weg als groenzone blijven de verbinding tussen de Veluwe en Landgoederen Brummen en de daarmee samenhangende de ecologische waarden ook in de toekomst behouden.

Als uitwerking van het Landschapsplan wordt een inrichtingsplan opgesteld voor de herinrichting van 't Haagje en de omgeving. Dit inrichtingsplan wordt opgesteld door landschapsarchitecten en ecologen. Dit plan zal voorzien in de aanplant van veel verschillende inheemse soorten en streekeigen beplanting. Hierdoor verbetert de biodiversiteit. Rekening wordt gehouden met diverse bloeitijden en een spreiding van de vruchtzetting. Daardoor komt een grote hoeveelheid voedsel beschikbaar voor insecten, vogels en kleine zoogdieren (nectar, zaden en vruchten). Ook de omvorming van het huidige gras naar een kruidenrijk grasland met ecologisch beheer zal zorgen voor diversiteit. Nieuwe verbredingen worden aangelegd in de beek en op een aantal plekken speciaal substraat voor de beekprik. Hierdoor komen in de beek meer verschillende stroomsnelheden en milieus. Dat is goed voor het leven in de beek.

Door de herinrichting neemt de biodiversiteit in tijd en ruimte tijdelijk af. Maar met goede inrichtingsmaatregelen herstelt de natuur snel en zal een betere ecologische Ausgangssituation ontstaan in de groenblauwe zone.

2.5.4 Landschapsplan

Onderdeel van het inpassingsplan is een Landschapsplan. In het Landschapsplan zijn de belangrijke uitgangspunten van de inrichting van de groenzone 't Haagje opgenomen: de zogenaamde leidende principes. De gebruiksbepalingen in de planregels van het inpassingsplan verwijzen naar het Landschapsplan. Hierdoor is de goede inrichting van de groenzone en de beek geborgd. Naar aanleiding van zienswijzen is het Landschapsplan aangevuld met passages over biodiversiteit in deelgebied 't Haagje.

2.6 Elektrisch vervoer en dieselvrachtwagens

2.6.1 Elektrisch vervoer

Op dit moment vindt de aan- en afvoer naar FBE plaats met dieselvrachtwagens. De onderzoeken gaan daar ook vanuit. Er is geen rekening gehouden met de overstap in de toekomst naar elektrisch vervoer.

Door het onderzoeken van aan- en afvoer naar FBE met dieselvrachtwagens is de meest ongunstige situatie voor het milieu onderzocht (worst case). Mocht er in de toekomst elektrisch vervoer plaatsvinden dan zal het geluid van vrachtwagens afnemen. Elektrisch vervoer is stiller dan diesel vrachtwagens. Het inpassingsplan staat elektrisch vervoer wél toe.

Parallel aan het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving is een inpassingsplan voor het Logistiek Centrum Eerbeek (LCE) in voorbereiding, waar pendels met materieel die gebruik maken van niet-fossiele brandstoffen tussen het LCE en FBE verplicht voorgeschreven is. Op het moment dat het LCE is gerealiseerd, neemt het aantal dieselvrachtwagenbewegingen van en naar FBE af. Dit komt omdat de pendels tussen FBE en het LCE dan alleen elektrisch mogen plaatsvinden.

De onderzoeken bij het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving houden hier geen rekening mee: uitgegaan is van dieselvrachtwagens (worst case).

Op 15 juni 2023 is door Stora Enso de voorgenomen sluiting van papier- en kartonfabriek Stora Enso De Hoop Mill in Eerbeek aangekondigd. Door het nieuws over de voorgenomen sluiting van papier- en kartonfabriek De Hoop is voor het project LCE een pas op de plaats gemaakt. Papier- en kartonfabriek De Hoop is één van de fabrieken die gebruik wil maken van het LCE.

2.6.2 Dieselvrachtwagens

Een groot deel van de vrachtwagens die rijden van en naar FBE zijn afkomstig uit Nederland of andere landen uit West-Europa. Volgens FBE is ongeveer 10% van de vrachtwagens afkomstig uit Oost-Europa. Veel transportbedrijven in Oost-Europa investeren in nieuwe en schonere vrachtwagens om te voldoen aan de steeds strengere Europese emissienormen.

2.7 Trillingen

2.7.1 Trillingen fabrieksterrein

Voor trilling gelden geen wettelijke normen. De Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR) heeft een richtlijn gemaakt. Dat is de SBR-richtlijn Meet- en beoordelingsrichtlijnen. Deze richtlijn is een hulpmiddel om te kijken of hinder te verwachten is.

De SBR-richtlijn B vermeldt als streefwaarde om hinder voor personen te voorkomen:

- een maximale trillingssterkte van 0,10.

Een hogere maximale trillingssterkte is toegestaan als de trillingssterkte overdag, in de avond en in de nacht gemiddeld maximaal 0,05 is. Maar dan mag overdag de trillingssterkte maximaal 0,40 en in de nacht maximaal 0,05 zijn.

De huidige vergunning bevat de voorwaarde dat voldaan moet worden aan de SBR-richtlijn B. Deze bepaling zal worden gehandhaafd in de nog te verlenen vergunning.

Om aan de richtlijn te voldoen zijn maatregelen nodig. Dat geldt bijvoorbeeld voor de nieuwe pulpinstallatie. In het ontwerp hiervan moet rekening worden gehouden met het trillingsgeïsoleerd opstellen van de trillingsbronnen van de nieuwe pulpinstallatie.

In het verleden zijn trillingsonderzoeken uitgevoerd. Daarbij is vastgesteld dat omwonenden trillingshinder ervaren, die werd veroorzaakt door de wikkel (onderdeel van de kartonmachine). Inmiddels heeft FBE

aanpassingen doorgevoerd om de trillingen te beperken. Verder heeft FBE meegedeeld dat er werkinstructies gelden ter voorkoming van trillingsoverlast. De vergroting van de productiecapaciteit van de kartonmachine leidt niet tot extra trillingen door de wikkel. De snelheid en het aantal draaiuren van de wikkel nemen namelijk niet toe.

Overigens zal onder andere de inrit geasfalteerd worden. Dit heeft een positief effect op de trillingen door verkeer op het fabrieksterrein.

2.7.2 Trillingen door verkeer op openbare wegen

Door de verhoging van de productie gaat meer vrachtverkeer van en naar FBE rijden. Het vrachtverkeer rijdt nu over de Volmolenweg met klinkers en over een deel van de Coldenhovenseweg met asfaltverharding. Straks rijdt het vrachtverkeer over de nieuwe weg met een asfaltverharding zonder drempels en nieuwe putdeksels. Ondanks dat het vrachtverkeer toeneemt zal de trilling door vrachtverkeer minder worden. Het Achtergrondrapport geluid fase 2 vermeldt dat de nieuwe situatie een positief effect heeft wat betreft trillingen, onder de voorwaarden dat de nieuwe weg geasfalteerd wordt en er geen zonder drempels en nieuwe putdeksels in de weg liggen.

Het ontwerp-inpassingsplan regelde dat de nieuwe weg een asfaltverharding moet krijgen. Aan artikel 5 van de planregels is toegevoegd dat geen drempels en nieuwe putdeksels zijn toegestaan. Dit is een wijziging ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan. Daarnaast is aan artikel 5 de bepaling toegevoegd dat ook de Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) en de kruising van de nieuwe weg met de Volmolenweg en de Wethouder Sandersstraat een asfaltverharding moet krijgen.

Voor zandlagen geldt dat deze lagen trillingen minder goed doorgegeven dan in de slappe klei-, leem- en veenlagen. Zie het artikel Onderzoek naar trillingen in de bodem met behulp van Eindige Elementen Methode, uitgevoerd door Peutz, gepubliceerd in het tijdschrift "geluid" nummer 5, december 2003 ([Peutz Publicatie FK-FvE Geluid 12-2003.pdf](#)).

Onder de nieuwe weg en omgeving is sprake van zandlagen. Gelet op die ondergrond, de asfaltverharding van de nieuwe weg, het ontbreken van drempels en nieuwe putdeksels in de nieuwe weg en de afstanden van de woningen tot de nieuwe weg zal geen sprake zijn van trillingsoverlast.

2.8 Industrielawaai

2.8.1 Inleiding

Diverse reclamanten hebben zienswijzen ingediend over het Industrielawaai. De reclamanten vinden het Industrielawaai te hoog en maken bezwaar tegen het verhogen van de hogere waarden voor Industrielawaai. In paragraaf 2.8.3 gaan wij in op de berekeningen omdat deze gewijzigd zijn, wat leidt tot lager Industrielawaai. In paragraaf 2.8.4 besteden wij aandacht aan de hogere waarden. We beginnen in paragraaf 2.8.2 met een beschrijving van de ligging van FBE op een gezoneerd industrieterrein en de rond dat terrein gelegen geluidszone.

2.8.2 Gezoneerde industrieterrein

FBE is gesitueerd op het industrieterrein Eerbeek Zuid. Dit is al sinds 1986 een gezoneerd industrieterrein. Een gezoneerd industrieterrein is een industrieterrein waarop bepaalde type bedrijven zijn toegestaan die relatief veel geluid veroorzaken, de zogenaamde 'grote lawaaimakers'.

Op het gezoneerde industrieterrein Eerbeek Zuid ligt een cluster papier- en kartonindustrie aan de zuidzijde (DS Smith, SCA Packaging, De Zeeuw, Pillopak) en het bedrijf FBE.

Rond gezoneerde industrieterreinen moeten geluidszones worden vastgesteld. Ook voor het industrieterrein Eerbeek Zuid is in het verleden zo'n geluidszone vastgesteld.

Buiten die geluidszone mag de geluidsbelasting van alle op het industrieterrein gevestigde bedrijven samen niet meer zijn dan 50 dB(A) (etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau).

Binnen de geluidzone was tot 2018 sprake van een gedifferentieerd stelsel van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting:

- voor een deel van de woningen gold van rechtswege 50 of 55 dB(A);
- voor een deel van de woning gold een maximaal toegestane geluidsbelasting (MTG) in verband met het saneringsprogramma en
- voor een deel van de woningen: een vastgestelde hogere waarde.

In 2018 is bij de vaststelling van het bestemmingsplan Eerbeek (2018) het gezoneerde industrieterrein verkleind ('gedezoneerd'). Ook is de daaromheen gelegen geluidszone verkleind. Er is toen ook een besluit hogere waarde industrielawaai vastgesteld voor het merendeel van de woningen in de verkleinde geluidzone. In 2018 is vergeten twee woningen, die eerst op het gezoneerde industrieterrein lagen en door de verkleining van dat terrein niet meer, een hogere waarde vast te stellen. Het gaat om de woningen Coldenhovenseweg 17 en 49. Verder is gebleken dat voor een aantal andere woningen, die vóór het verkleinen van het gezoneerde industrieterrein al in de geluidzone lagen en na het verkleinen nog steeds, geen hogere waarde was vastgesteld. Dit is nu ook alsnog gebeurd. Zie verder paragraaf 2.8.4.

Voor de woningen gelegen op het gezoneerde industrieterrein geldt geen geluidsnorm. Dit gaat om de woningen op het terrein van FBE.

De ligging van FBE nabij woningen en centrum van Eerbeek is een van oudsher gegroeide situatie. Papier- en kartonfabrieken en andere bedrijven liggen in Eerbeek op korte afstand van woningen. Daarnaast is sprake van een gezoneerd industrieterrein. De omgeving van het bedrijf is daardoor niet aan te merken als een rustige woonwijk.

2.8.3 Berekeningen industrielawaai

Voor het inpassingsplan en het daarvan deel uitmakende MER zijn geluidsonderzoeken uitgevoerd.

Na de ter inzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan is gebleken dat in het geluidsonderzoek fase 2 van het MER voor de nieuwe situatie niet alle geluidsbronnen op het terrein van FBE goed zijn opgenomen. Daarom heeft ARCADIS nieuwe berekeningen gemaakt met juiste gegevens van de bronnen. Uit die nieuwe berekeningen blijkt dat het geluid bij een aantal omliggende woningen minder is dan vermeld in het geluidsonderzoek fase 2 bij het MER. Bij de andere woningen is het gelijk gebleven. Bij geen enkele woning is sprake van een toename van geluid ten opzichte van het geluidsonderzoek fase 2 van het MER. Als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan zijn de resultaten van het nieuwe geluidsonderzoek opgenomen. Er is sprake van een verbetering ten opzichte van wat is beschreven in het MER.

De nieuwe berekeningen hebben gevolgen voor de hogere waarden. Voor sommige woningen is geen hogere waarde meer nodig. Voor andere woningen volstaat een lagere hogere waarde. Een woning is nieuw

toegevoegd aan het besluit. Het besluit hogere waarden is daarom gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-besluit (zie hierna).

De gewijzigde berekeningen voor het industrielawaai hebben ook gevolgen voor het gecumuleerde geluid. Dit is het geluid van industrielawaai en verkeerslawaaï samen. ARCADIS heeft het gecumuleerde geluid opnieuw berekend. Er is sprake van een verbetering ten opzichte van wat is beschreven in het MER.

Omdat het geluid ook van belang is voor het woon- en leefklimaat hebben wij in de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat de uitkomsten van de berekeningen van ARCADIS verwerkt.

Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn wij uitgegaan van de berekeningen van ARCADIS, die uitgaan van de juiste bronnen.

2.8.4 Hogere waarden (industrielawaai)

Bij aanvang van de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor dit inpassingsplan was het streven de geldende hogere waarden niet te verhogen. Bij de opstelling van het ontwerp-inpassingsplan is echter het volgende gebleken:

- In het verleden heeft een aantal woningen ten onrechte geen hogere waarden gekregen. Zie de in paragraaf 2.8.2 vermelde vergeten woningen.
- Het geluidsmodel dat eerder gebruikt werd voor het vaststellen van de hogere waarden is niet volledig en nauwkeurig. Op basis van het gedetailleerdere (en verbeterde) geluidsmodel was het nodig om eerder vastgestelde hogere waarden te verhogen.

Op basis van de uitkomsten van het geluidsonderzoek fase 2 van het MER heeft een ontwerp-besluit hogere waarden ter inzage gelegd. Zoals vermeld in paragraaf 2.8.3 is na de ter inzagelegging van het ontwerp-besluit hogere waarden gebleken dat in het geluidsonderzoek fase 2 van het MER niet alle geluidsbronnen op het terrein van FBE goed zijn opgenomen. Uit onderzoek van ARCADIS, waarin die bronnen wel goed zijn opgenomen, komt een lagere geluidsbelasting voor diverse woningen dan vermeld in het ontwerp-besluit voor die woningen. Daarom is het besluit hogere waarden aangepast. Dit vermeld nu 34 woningen in plaats van de 49 woningen genoemd in het ontwerp-besluit.

Een hogere waarde kan alleen worden vastgesteld als wordt voldaan aan voorwaarden genoemd in de Wet geluidhinder. Zo mag een hogere waarde alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidsbelasting te beperken tot de voorkeurswaarde onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Er moet eerst gekeken worden naar mogelijke bronmaatregelen en daarna naar eventuele maatregelen in de overdrachtssfeer. Het geluid moet dus in eerste instantie zoveel mogelijk worden teruggedrongen bij de bron, ofwel bij de fabriek. Onderzocht is welke technische maatregelen aan de verschillende geluidsbronnen mogelijk zijn. De Wet geluidhinder kent een maximum van 60 dB(A) voor bestaande woningen voor het verlenen van hogere waarde.

Gekeken is naar mobiele en stationaire bronnen. Bij mobiele bronnen gaat het om vrachtwagens, vorkheftrucks en shovels en de kolkenzuiger. De vorkheftrucks en shovels van FBE zijn recent aangeschaft en modern. Er is sprake van de best beschikbare technieken (BBT). Stationaire geluidsbronnen zijn ook bekeken. Het gaat dan onder andere om leidingen en afzuigers, koeltorens, verschillende bronnen van de KM3 hal en de nieuwe transportband. Door het nemen van technische maatregelen bij deze bronnen wordt een aanzienlijke geluidreductie bereikt. De geluidsbronnen zijn ook hier BBT.

Een belangrijke maatregel in de overdrachtsfeer is de bouw van geluidswerende voorzieningen. Aan de zuid-, west- en noordzijde van het terrein van FBE worden geluidswanden mogelijk gemaakt en randvoorwaardelijk gesteld in het inpassingsplan. Deze variëren in hoogte van 4 meter tot 7 meter.

Het bevoegd gezag toetst voor de verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu of wordt voldaan aan de normen uit de Wet geluidhinder en vastgestelde hogere waarden. Het bevoegd gezag kan in een omgevingsvergunning geluidvoorschriften opnemen ter bescherming van woningen.

2.9 Verkeerslawaaï door de nieuwe weg

Diverse reclamanten hebben zienswijzen ingediend over het verkeerslawaaï, vooral het verkeerslawaaï van de nieuwe weg.

In het achtergrondrapport fase 2 van het MER is het geluid van alle wegen samen berekend. In het reconstructieonderzoek fase 2 van het MER is ook het geluid van de nieuwe weg en het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg berekend.

Geluidsbelasting nieuwe weg

Uit dit onderzoek blijkt dat het verkeer op de nieuwe weg leidt tot een beperkte geluidsbelasting. Volgens dit onderzoek varieert het geluid van alleen de nieuwe weg op de gevels van omliggende woningen tussen de 13 dB en 36 dB (met aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). Dat is lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die geldt voor 50 km-wegen.

Geluidsbelasting Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Loubergweg

Uit dit onderzoek blijkt ook dat het verkeer op het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg, na de aanleg van de nieuwe weg, leidt tot een beperkte geluidsbelasting.

Volgens dit onderzoek varieert het geluid van de Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg tussen de 16 dB en 48 dB (met aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). Dat past binnen de voorkeurswaarde van 48 dB die geldt voor 50 km-wegen.

Geluidsbelasting wegen samen

In het achtergrondrapport fase 2 van het MER is het geluid van alle wegen samen berekend. Dat is het geluid van de nieuwe weg en de bestaande wegen, waaronder de Wethouder Sandersstraat en de Loubergweg/Coldenhovenseweg. In hoofdstuk 3 besteden wij aandacht aan dit gecumuleerde geluid, daar waar een individuele zienswijze over dit geluid gaat.

2.10 Luchtkwaliteit en stikstof

2.10.1 Inleiding

Diverse reclamanten merken op dat de luchtkwaliteit afneemt vanwege een toename van concentraties van stikstofoxiden en fijnstof.

2.10.2 Luchtkwaliteit (NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5})

De invloed van de ontwikkelingen op de luchtkwaliteit is onderzocht. Zie hiervoor het Achtergrondrapport luchtkwaliteit fase 2. De concentratieniveaus van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} zijn onderzocht. Dat is onderzocht

door de jaargemiddelde concentratie voor 471 toetspunten in de omgeving van FBE en de nieuwe weg te bekijken.

Het effect op luchtkwaliteit is beoordeeld aan de hand van de drie volgende criteria:

- Niet in betekenende mate: draagt de ontwikkeling in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit? Een bijdrage van NO₂ en PM₁₀ van minder dan 1,2 ug/m³ wordt beoordeeld als 'niet in betekende mate'.
- Grenswaardentoets: dit is een toets aan het wettelijke kader uit de Wet milieubeheer.
- WHO-toets. Dat is de toet aan de adviesnormen voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} van de World Health Organisation (WHO).

Het onderzoek geeft de volgende conclusies:

- Niet in betekenende mate
Zelfs in de worst case situatie is er geen sprake is van een verslechtering die is aan te merken als 'in betekenende mate'.
- Grenswaardentoets
De onderzochte stoffen, NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, blijven in het plangebied nu en na de nieuwe ontwikkelingen onder de wettelijke grenswaarden.
- WHO-toets
De NO₂ en PM₁₀ concentratieniveaus in het plangebied liggen onder de WHO-advieswaarden.
Voor PM_{2,5} ligt de jaargemiddelde concentratie in 2030 boven de WHO-advieswaarde.
Het voldoen aan de advieswaarde voor PM_{2,5} is alleen mogelijk met maatregelen op nationaal en internationaal niveau. Het aandeel van FBE op de overschrijving van de advieswaarde voor PM_{2,5} is zeer beperkt.

In hoofdstuk 3 besteden wij aandacht aan de luchtkwaliteit, daar waar een individuele zienswijze over luchtkwaliteit gaat.

2.10.3 Stikstof

FBE heeft een vergunning uit 2015 in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (sinds 2017: Wet natuurbescherming). Deze vergunning (2015) wordt nu feitelijk maar deels benut.

Om toekomstbestendig te blijven moet FBE groeien binnen de vergunde productiecapaciteit. Installaties worden vervangen door nieuwe, schonere en verbeterde installaties, productieprocessen worden schoner en er wordt meer pulp op de locatie gemaakt. Ondanks de toename in productie neemt de totale emissie van stikstof op het fabrieksterrein af ten opzichte van de feitelijke situatie (2019). Het inpassingsplan voorziet ook in de aanleg van een nieuwe weg tussen de Wethouder Sandersstraat en de Volmolenweg.

FBE heeft een gewijzigde vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd waarin de nieuwe weg is meegenomen en waarin FBE vrijwillig vergunde stikstofruimte inlevert. Het is gebruikelijk om in vergunningen de stikstofruimte af te stemmen op de emissiegrenswaarden waardoor vergunde ruimte ruimer is dan de feitelijke emissie. FBE pakt haar maatschappelijke verantwoordelijkheid door een aanvraag in te dienen die verder gaat. De vergunningaanvraag is gebaseerd op de feitelijk verwachte stikstofemissie en niet op de hogere emissiegrenswaarden. Hiermee krijgt FBE een passende vergunning zonder latente stikstofruimte (ook wel bedrijfsruimte genoemd). Deze verlaging is groter dan waar in het MER en de Passende Beoordeling vanuit is gegaan.

De gewijzigde vergunning is inmiddels verleend. De Wnb-vergunning is één op één ingepast in het inpassingsplan.

2.11 Woon- en leefklimaat

Diverse reclamanten merken op dat hun woon- en leefklimaat verslechtert.

De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat en het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje in combinatie met de ontwikkelingen op het terrein van FBE, een positief effect op de omgeving.

Om behalve het overall beeld ook de situatie voor de individuele woningen inzichtelijk te krijgen hebben we de notitie Aanvaardbaar woon- en leefklimaat opgesteld. Hierin hebben we woon- en leefklimaat voor een aantal woningen specifiek bekeken. Wij hebben gekeken naar een aantal dicht bij het terrein van FBE gelegen woningen, ofwel de zwaarst belaste woningen. Het is aannemelijk dat er voor deze woningen meer milieueffecten zijn dan voor de verder weg gelegen woningen.

Wij hebben dus gekeken naar de woningen waar de milieueffecten het grootst zijn:

- Volmolenweg 6 en 8;
- Volmolenweg 1;
- Volmolenweg 36;
- Kloosterstraat 18 en 18A;
- Kloosterstraat 1B tot en met 1E;
- Beekpad 9.

Zoals blijkt uit de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat, die ter inzage heeft gelegen bij het ontwerp-inpassingsplan, vinden we de situatie voor deze woningen aanvaardbaar. Daarmee vinden wij ook de situatie bij de minder belaste woningen aanvaardbaar.

Bij onze beoordeling zijn wij uitgegaan van het industrielawaai zoals blijkt uit het Achtergrondrapport geluid fase 2 van het MER. Zoals hiervoor vermeld in paragraaf 2.8.3 zijn er inmiddels nieuwe berekeningen uitgevoerd. Voor een aantal omliggende woningen is gebleken dat het geluid minder is dan vermeld in het achtergrondrapport. Dit hebben wij verwerkt in de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het vastgestelde inpassingsplan.

Verschillende reclamanten hebben zienswijzen ingediend over hun woon- en leefklimaat gelet op de nieuwe weg. Wij hebben om die reden in de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat een aantal extra woningen onderzocht, gelegen nabij de nieuwe weg. Ook hier hebben wij gekozen voor woningen die het zwaarst belast zijn door de nieuwe weg. Het is aannemelijk dat er voor deze woningen meer milieueffecten zijn dan voor de verder weg gelegen woningen. Wij hebben gekeken naar de volgende woningen waar de milieueffecten het grootst zijn:

- Coldenhovenseweg 62;
- 't Haagje 2;
- 't Haagje 12.

Zoals blijkt uit de aangepaste Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat vinden wij de situatie voor deze woningen aanvaardbaar. Daarmee vinden wij ook de situatie bij de minder belaste woningen aanvaardbaar.

3 Samenvatting en beoordeling zienswijzen

In dit hoofdstuk is elke zienswijze samengevat en van een reactie voorzien. Dit is weergegeven in een tabel. Per zienswijze is aangegeven tegen welk besluit de zienswijze is gericht. Aan het eind van de tabel staat of de zienswijze aanleiding is om één of meerdere ontwerp-besluiten aan te passen.

Van reclamanten (indieners van zienswijzen) die natuurlijke personen zijn, zijn de namen niet opgenomen in deze zienswijzennota in verband met de privacywetgeving. Elke indiener van een zienswijze wordt ongeacht gender, “reclamant” genoemd. Indien een zienswijze door meerdere personen is ingediend is dit vermeld, maar vervolgens is opnieuw de term “reclamant” in enkelvoud gehanteerd.

In sommige zienswijzen is aangegeven dat het onderwerp van de zienswijze het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving is. Omdat het gaat over het ontwerp-inpassingsplan spreken wij hierna over ontwerp-inpassingsplan.

Dit hoofdstuk eindigt met een overzicht van alle wijzigingen van de ontwerp-besluiten naar aanleiding van de zienswijzen.

3.1 Reclamant 1

De zienswijze van reclamant 1 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Algemeen</u> Het plan voorziet in een nieuwe route door 't Haagje op korte afstand van de woning van reclamant (ongeveer 70 m). Dit leidt tot een toename van vrachtwagens op werkdagen van 0 naar 300 verkeersbewegingen tussen 7.00 en 19.00 uur (elke 2 minuten een vrachtwagen). De vrachtwagens draaien de nieuwe route op wat leidt tot remmen en optrekken. De nieuwe route wordt ook gebruikt voor de ontsluiting van de achterliggende woonwijk.	<u>Algemeen</u> De nieuwe weg door 't Haagje wordt in de toekomst gebruikt door zowel verkeer van en naar FBE (zowel vrachtwagens als personenauto's) als door overig verkeer. De situatie wijzigt ten opzichte van de huidige situatie. Wij vinden deze nieuwe weg de beste optie. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota waarin wij de keuze hebben toegelicht. Bij de berekening van het verkeersgeluid is rekening gehouden met het remmen en optrekken van vrachtwagens en ander verkeer.
<u>Stikstof en fijnstof</u> Het in- en uitrijden van de nieuwe weg gaat gepaard met een enorme verhoging van de waarden stikstofoxiden en fijnstof. De berekening van deze waarden gaat uit van een modelberekening waarbij de	<u>Stikstof en fijnstof</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekenende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie

waarden op individuele punten sterk mogen stijgen, maar gemiddeld over het plangebied ongeveer hetzelfde moet blijven?	hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend. Wij benadrukken daarbij dat op alle toetspunten wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde. Er is weliswaar sprake van een toename, maar niet dusdanig dat niet langer sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
<u>Elektrisch vervoer</u> Het plan voorziet in elektrisch vervoer. Dit is maar 5% van het verkeer. Voor het overige wordt gebruik gemaakt van zwaar vervuilende dieselvrachtwagens.	<u>Elektrisch vervoer</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.6 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan het elektrisch vervoer en de dieselvrachtwagens. In alle berekeningen is uitgegaan van het gebruik van dieselvrachtwagens zodat de effecten worst case in kaart zijn gebracht. Ook onder die omstandigheden is het inpassingsplan planologisch aanvaardbaar.
<u>Uitstoot fabrieken</u> Er verschijnen berichten in de krant dat de fabrieken minder stikstof gaan uitstoten. Dat is maar tijdelijk. De vergunning blijft in stand.	<u>Uitstoot fabriek</u> De huidige vergunning die de stikstofruimte regelt wordt geactualiseerd. FBE heeft een aanvraag ingediend voor een wijziging van de vergunning. Dit is de vergunning Wet natuurbescherming. Het ontwerp van deze gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. In de ontwerp-vergunning is te zien dat FBE fors minder stikstof mag uitstoten. Ondanks de toename in de productie neemt de totale emissie van stikstof op het fabrieksterrein af ten opzichte van de feitelijke situatie in 2019. De vermindering is niet tijdelijk. Door de gewijzigde vergunning Wet natuurbescherming is de vermindering permanent.
<u>Geluidswand Wethouder Sandersstraat</u> Waar de vrachtwagens vanaf de Wethouder Sandersstraat de nieuwe weg opdraaien ontbreekt een geluidswand. De woning van reclamant krijgt hierdoor veel geluid. Een extra geluidswering kan uitkomst bieden. In de zienswijze is een afbeelding met daarop de locatie van die extra geluidswering toegevoegd.	<u>Geluidswand Wethouder Sandersstraat</u> Uit paragraaf 2.9 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de nieuwe weg is 32 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) is 48 dB (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dit blijft binnen de voorkeurswaarde van 48 dB volgens de Wet geluidhinder voor 50 km-wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawai) is in de referentiesituatie 56 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 57 dB.

	Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Deze geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant komt in belangrijke mate door het geluid van de Coldenhovenseweg/Loubergweg. De toename van het geluid is beperkt, namelijk 1 dB. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor. Gelet op de geluidsbelasting van de nieuwe weg is een geluidscherm niet nodig. Bovendien is een geluidswand op de door reclamant voorgestelde plek niet mogelijk. Voor het zicht van verkeersdeelnemers moet een afstand van de geluidswand tot de Wethouder Sandersstraat van ten minste 5 m worden aangehouden.
<u>Bomenkap en herplant</u> Bomen moeten wijken voor de nieuwe weg waaronder een zeer oude beeldbepalende eik van 125 jaar oud. Om het ecosysteem te compenseren is herplant van 2.500 bomen nodig. Wie betaalt dat en waar kan deze herplant plaatsvinden? De boom vormt in combinatie met de beek een ecologische verbindingszone tussen de Veluwe en de Brummense landgoederenzone. Elke ingreep (bomen kappen, verleggen beek) leidt tot afname van biodiversiteit en vooral van de groenzone.	<u>Bomenkap en herplant</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg door de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Daarin staat dat wij naar aanleiding van zienswijzen over biodiversiteit de passages in het Landschapsplan over de groenzone 't Haagje hebben aangepast.
<u>Aantasting woongenot</u> Reclamant geeft aan dat zijn woongenot wordt aangetast en dat ingeleverd wordt op leefbaarheid.	<u>Aantasting woongenot</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Uit bovenstaande volgt dat hoewel de situatie voor reclamant verandert, nog altijd sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
<u>Waardevermindering</u> Ook wordt de woning minder waard.	<u>Waardevermindering</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door de provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van

	tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
--	---

De zienswijze van reclamant 1 is aanleiding om het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het Inpassingsplan, gewijzigd vast te stellen. De zienswijze van reclamant 1 geeft voor het overige geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.2 Reclamant 2

De zienswijze van reclamant 2 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Waarde woning</u> Reclamant geeft aan zich zorgen te maken over de waarde van zijn woning.	<u>Waarde woning</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door de provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
<u>Verschillende thema's</u> Verder staan in de zienswijze de volgende thema's zonder nadere motivering: vrachtverkeer/verkeersbewegingen/bomen/ecologische verbindingszone. Reclamant verzoekt verder om het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verschillende thema's</u> Reclamant noemt thema's, maar vermeldt niet wat zijn inhoudelijke bezwaren zijn. De genoemde thema's komen terug in andere zienswijzen. Naar de beoordeling van deze zienswijzen wordt verwezen. We zien op basis van een aantal zienswijzen ingebracht door andere reclamanten aanleiding tot gewijzigd vaststellen van onderdelen van het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het inpassingsplan.

De zienswijze van reclamant 2 is voor zover reclamant verwijst naar zienswijzen van andere reclamanten aanleiding het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het Inpassingsplan, gewijzigd vast te stellen. De zienswijze van reclamant 2 geeft voor het overige geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.3 Reclamant 3

De zienswijze van reclamant vermeldt als onderwerp het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Inleiding</u> De drang naar groei van economie en industrie gaat ten koste van gezondheid, natuur, milieu, klimaat, kortom de leefbaarheid van onze planeet (en dus ook de leefomgeving in onze gemeente) is onhoudbaar aldus reclamant. Er zijn en komen nog meer crises op gebied van klimaatverandering, biodiversiteitsverlies, volksgezondheid, milieu, woningnood, migratie, grondstoffen, water, energie, voedsel/landbouw, et cetera. Reclamant roept overheden op om leiderschap te tonen en verantwoordelijkheid te nemen en op te komen voor een gezonde leefomgeving.	<u>Inleiding</u> De provincie Gelderland stelt in de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland een schoon, veilige, gezond en welvarend Gelderland centraal. Deze centrale doelstelling van de Omgevingsvisie komt terug in de doelstellingen van het inpassingsplan voor Folding Boxboard Eerbeek en omgeving: - Een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor FBE. - Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving. Tussen deze doelstellingen zit spanning: het bedrijf veel ruimte geven gaat ten koste van het woon- en leefklimaat, prioriteit geven aan het woon- en leefklimaat gaat ten koste van de toekomstbestendigheid van het bedrijf. In het inpassingsplan is gezocht naar een evenwicht tussen beide doelen. Er is zorgvuldig onderzocht wat de effecten van het plan voor de leefomgeving (zowel voor mensen als voor de natuur) zijn én beoordeeld of dit aanvaardbaar is. Dat laatste is het geval.
<u>Hinder door vervuilende industrie</u> Reclamant ervaart zelf de impact van de vervuilende industrie en het vrachtverkeer in de vorm van stank- en geluidsoverlast. De overheid faciliteert de expansiedrift en de wens tot winstoptimalisatie van het bedrijf ten koste van de huidige inwoners en toekomstige generaties. Als de grenswaarde voor geluid wordt overschreden, wordt niet gehandhaafd, maar de norm verruimd. De fabriek is geholpen, maar aan de gezondheid van omwonenden wordt schade toegebracht. De provincie denkt voorbij te kunnen gaan aan wet- en regelgeving aldus reclamant.	<u>Hinder door vervuilende industrie</u> Reclamant woont in de directe nabijheid van het bedrijf FBE en aan de huidige ontsluitingsroute. Wij onderkennen dat reclamant hinder ervaart van de industrie en van vrachtverkeer. De aanleg van de nieuwe route door 't Haagje betekent een verbetering voor reclamant. Door de aanleg van de nieuwe weg neemt het gecumuleerde geluid van wegverkeer met 3 dB af (bijlage 4 van het achtergrond rapport geluid tweede fase). Zoals hiervoor is aangegeven is het behoud van de papier- en kartonfabriek voor Eerbeek en de regio van economisch belang. Ook moet op een aanvaardbare manier gewoond kunnen worden in de nabijheid van FBE. FBE gaat moderniseren en verduurzamen maar ook investeringen doen die ten goede komen aan het woon- en leefklimaat. Zo realiseert FBE geluidswanden grotendeels voorzien van beplanting rond het bedrijf. Ook realiseert FBE groenstroken.
<u>Ligging op Industrierrein Eerbeek-Zuid</u>	<u>Ligging op Industrierrein Eerbeek-Zuid</u> FBE is gelegen op het gezonde industrieterrein Eerbeek-Zuid. Zie paragraaf 2.8.

Gesproken wordt over de ligging van FBE op het “industrieterrein Eerbeek-Zuid”. In de praktijk ligt FBE midden in het centrum van Eerbeek en wordt het in alle richtingen omringd door woningen, winkels en bedrijven.	Behalve bedrijven bevinden zich in de omgeving van FBE inderdaad ook andere functies, zoals woningen en winkels.
<u>Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder</u> De woning van reclamant is gelegen in de geluidszone van FBE. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat het geluid van de papierfabriek boven de toegestane waarde uitkomt bij de woning van reclamant en bij nog 48 andere woningen. In plaats van te handhaven wordt een verhoging van de waarde voorgesteld en is in het ontwerp-besluit gesteld dat dit ook <i>moet</i>.	<u>Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder</u> Wij verwijzen eerst naar paragraaf 2.8. Voor de woning van reclamant geldt dat uit de nieuwe geluidsberekeningen lagere waarden komen dan vermeld in het Achtergrondrapport geluid fase 2 MER. Dit betekent ook dat het besluit hogere waarde een hogere waarde noemt van 51 dB(A), waar in het ontwerp-besluit een hogere waarde stond van 53 dB(A). Ten opzichte van de voorkeurswaarde van 50 dB(A) is dit een toename van 1 dB. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor.
<u>Wetgeving en beleid</u> Reclamant wijst op wet- en regelgeving en beleid met betrekking tot geluid en geluidszone. Gewezen wordt op Europees beleid met betrekking tot geluid (Europese richtlijn omgevingslawaai, die is opgenomen in de Wet milieubeheer en Wet luchtvaart) en de Wet geluidhinder. Ook wijst reclamant erop dat niet alle bedrijfsterrains gezoneerd zijn en dat de gevelbelasting van een woning buiten de zone niet meer dan 50 dB(A) mag zijn. Reclamant besluit met te stellen dat bezwaar wordt gemaakt tegen het ontwerp-besluit.	<u>Wetgeving en beleid</u> Het vaststellen van de hogere waarde voor de woning van reclamant past binnen de kaders van de Nederlandse wet- en regelgeving. Het klopt inderdaad dat niet alle bedrijventerreinen in Nederland zijn gezoneerd. Dat geldt alleen voor bedrijventerreinen met ‘grote lawaaimakers’. De toename van de hogere waarde is beperkt, namelijk slechts 1 dB, en voldoet aan de eisen voor het vaststellen van een hogere waarden gesteld in de wet- en regelgeving.

Deze zienswijze van reclamant 3 is geen aanleiding om het besluit hogere waarden te wijzigen. Wel zijn de nieuwe geluidsberekeningen aanleiding het besluit hogere waarde aan te passen wat betreft de woning van reclamant.

3.4 Reclamant 4

De zienswijze van reclamant 4 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Geluid</u> Er komen naar verwachting meer dan 300 verkeersbewegingen van vrachtverkeer over de nieuwe weg. Ook de achterliggende wijk wordt ontsloten via de nieuwe weg. De nieuwe weg door 't Haagje wordt voorzien van geluidswanden en een wal en wordt verdiept aangelegd. Reclamant geeft aan dat bij de aansluiting Wethouder Sandersstraat - nieuwe weg, geen voorzieningen wat betreft zicht en geluid zijn voorzien. Een onderzoek naar de geluidsgevolgen voor de woning van reclamant wordt op prijs gesteld. De nieuwe weg ziet reclamant als het verplaatsen van het probleem. Ook worden de onderstaande bezwaren tegen de nieuwe weg naar voren gebracht.	<u>Geluid</u> De gevolgen van de ontwikkelingen die in het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving zijn opgenomen, zijn onderzocht. De nieuwe situatie leidt tot een wijziging van de situatie. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, heeft de aanleg van de nieuwe weg een positief effect op de omgeving. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant neemt door de aanleg van de nieuwe weg met 1 dB toe: van 46 dB naar 47 dB (zonder aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). Dit is een zeer beperkte toename. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor. De geluidsbelasting is ook lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die voor 50 km-wegen wordt gehanteerd. De weg waaraan reclamant woont ('t Haagje) is een 30 km-weg. Aan de zuidzijde van de Wethouder Sandersstraat komen inderdaad geen voorzieningen voor de beperking van zicht en geluid. Omdat de geluidsbelasting ruim lager is dan de voorkeurswaarde is een geluidswerende voorziening niet nodig. Voor het zicht is van belang dat de woning van reclamant een beperkt aantal ramen aan de zijde van de Wethouder Sandersstraat heeft. De achtertuin van reclamant is niet georiënteerd op de Wethouder Sandersstraat. De veranderingen door het inpassingsplan voor reclamant zijn aanvaardbaar.
<u>Verdwijnen groen</u> Groen en oude markante bomen verdwijnen, de beek moet worden verlegd en de biodiversiteit holt achteruit.	<u>Verdwijnen groen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg door de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Daarin staat dat wij naar aanleiding van zienswijzen over biodiversiteit de passages in het Landschapsplan over de groenzone 't Haagje hebben aangepast.

<u>Stikstof en fijnstof</u> Plaatselijk is sprake van een verhoogde concentraties van stikstof en fijnstof.	<u>Stikstof en fijnstof</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van ‘niet in betekende mate’ wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10.
<u>Verkeerssituatie</u> De verkeerssituatie wordt onveiliger.	<u>Verkeerssituatie</u> Reclamant geeft niet aan waarom hij vindt dat de verkeerssituatie onveiliger wordt. Uit het achtergrondrapport Verkeer fase 2 van het MER blijkt dat de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie verbetert. Dit rapport vermeldt: <i>De effectbeoordeling voor het criterium ‘verkeersveiligheid’ toont aan dat het VKA leidt tot een veiliger route en een veiliger situatie op de Volmolenweg. Dat resulteert in een positieve beoordeling (+).</i>
<u>Woongenot</u> Het woongenot van reclamant wordt aanmerkelijk minder.	<u>Woongenot</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Reclamant verzoekt verder om het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze aanleiding om het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het Inpassingsplan, gewijzigd vast te stellen. De zienswijze van reclamant geeft voor het overige geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 4 is aanleiding om het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het Inpassingsplan, gewijzigd vast te stellen.
De zienswijze van reclamant 4 geeft voor het overige geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.5 Reclamant 5

De zienswijze van reclamant vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Inleiding</u> Reclamant geeft aan dat met het ontwerp-inpassingsplan zijn belangen worden geschaad, te weten: 1. verkeersveiligheid en verkeersbewegingen, 2. stikstof, fijn stof en geluidshinder; en 3. groenvoorzieningen, natuur en woongenot.	<u>Inleiding</u> Hieronder gaan we op de inhoudelijke bezwaren in.
<u>Verkeersveiligheid en verkeersbewegingen</u> Het plan is ontstaan vanwege een verkeersveiligheidsvraagstuk bij de bestaande route. Alternatieve routes zijn niet gekozen vanwege kosten. Met de gemaakte keuze wordt de route zeker op drie punten niet verkeersveiliger. Binnen 250 m zijn er namelijk drie kruispunten/afslagen: - Coldenhovenseweg - Wethouder Sandersstraat (bestaand); - Wethouder Sandersstraat - nieuwe weg (nieuw); - Wethouder Sandersstraat- 't Haagje (bestaand). Reclamant geeft aan dat dit niet verkeersveiliger wordt met alleen al 300 vrachtwagenbewegingen per dag. Ook voor fietsers en voetgangers (o.a. richting bushalte) wordt het onveiliger, ook bij de inrit naar FBE. Kan de kruising Wethouder Sandersstraat - 't Haagje worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer? In combinatie met een voetfietspad richting de Coldenhovenseweg zal dit de situatie verkeersveiliger maken en mogelijk ruimte creëren voor voorzieningen rond 't Haagje 12 (zicht en geluid). Reclamant wordt graag betrokken bij bespreking van de alternatieven.	<u>Verkeersveiligheid en verkeersbewegingen</u> Voor een onderbouwing van de keuze voor de route door 't Haagje verwijzen wij naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is aangegeven dat op basis van een brede afweging de keuze voor de route door 't Haagje tot stand is gekomen. Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. In een omgeving met een combinatie van wonen en werken, is het niet ongebruikelijk om drie kruispunten op korte afstand van elkaar te hebben. Van belang voor de verkeersveiligheid is een duidelijke verkeerssituatie afgestemd op de verschillende routes en de gebruikers van die verschillende routes. De Wethouder Sandersstraat is een weg waarop meerdere woonstraten aansluiten. Het afsluiten van de Wethouder Sandersstraat voor gemotoriseerd nabij 't Haagje betekent dat veel bewoners via andere routes naar hun woning moeten rijden, en sommige bewoners dan ook moeten omrijden. Ingeval van het afsluiten van de Wethouder Sandersstraat voor gemotoriseerd verkeer zoals door reclamant voorgesteld, dan ligt het voor de hand om de nieuwe weg tot aan de Coldenhovenseweg voorrang te geven op het afgesloten deel van de Wethouder Sandersstraat. De Wethouder Sandersstraat is een route voor (schoolgaande) fietsers. Een situatie waarin verkeer op de nieuwe weg voorrang heeft, leidt ertoe dat fietsers komende van en gaan naar het deel van

Is er zicht op de totale toename van verkeer op de nieuwe weg (ook ontsluiting wijk, personeel FBE)?	de Wethouder Sandersstraat dat reclamant wil afsluiten in de knel komen doordat ze geen voorrang hebben ten opzichte van verkeer op de nieuwe weg. Dit is onveilig voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers. Gelet op de verkeersveilige situatie die het wegontwerp creëert heeft het afsluiten zoals reclamant voorstelt volgens ons geen toegevoegde waarde. Langs de Wethouder Sandersstraat ligt nu al over de volledige lengte een voetpad naar Coldenhovenseweg, ook richting de bushalte) dus. Over het aantal vrachtwagenbewegingen merken wij nog het volgende op. Bij het door reclamant genoemde aantal van 300 vrachtwagenbewegingen per dag, betekent dit gemiddeld 30 vrachtwagenbewegingen per uur (10 uur dagperiode van 7 tot 17 uur). Elke twee minuten komt er gemiddeld een vrachtwagen langs. Dat betekent dat er steeds voldoende tijd is om een weg over te steken of over de weg te rijden/fietsen. In de nieuwe situatie rijden er ongeveer 900 voertuigen per dag op de nieuwe weg. Van de ongeveer 900 voertuigen zijn er ongeveer 350 vrachtwagens. Het merendeel van deze vrachtwagens gaat van en naar FBE. Een klein deel (bijvoorbeeld vuilniswagens) gebruikt de nieuwe route om via de Volmolenweg de achterliggende wijk te bereiken.
<u>Geluidswal Wethouder Sandersstraat</u> In de bocht naar de Wethouder Sandersstraat - nieuwe weg ontbreekt een wal om zicht en geluid te beperken. De woning van reclamant is gelegen op ongeveer 100 m van deze afslag en het is dan ook aannemelijk dat reclamant overlast als gevolg van geluid, stikstof en fijn stof zal krijgen. De woningen zijn gebouwd in een bepaalde hoek, die zorgt voor weerkaatsing van geluid. Gevraagd wordt om een zicht- en geluidswerende voorziening ter hoogte van 't Haagje 12.	<u>Geluidswal Wethouder Sandersstraat</u> Zoals uit paragraaf 2.9 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. De woning van reclamant is niet betrokken in het reconstructieonderzoek fase 2 van het MER. Wel is een nabij gelegen woning bekeken, maar die ligt ongunstiger ten opzichte van de nieuwe weg dan de woning van reclamant. Dat betekent dat het geluid op de woning van reclamant gelijk of lager is dan die op de nabij gelegen woning. De geluidsbelasting op die nabij gelegen woning door alleen de nieuwe weg is 29 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de nabijgelegen woning door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) is 48 dB of minder (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dit blijft binnen de voorkeurswaarde van 48 dB volgens Wet geluidhinder voor 50 km wegen.

	De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 57 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, blijft de geluidsbelasting 57 dB. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Deze geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant komt in belangrijke mate door het geluid van de Coldenhovenseweg/Loubergweg. Gelet op de geluidsbelasting van de nieuwe weg is een geluidwal niet nodig. Bovendien is een geluidswaal niet mogelijk. Voor het zicht van verkeersdeelnemers moet een afstand van de geluidswal tot de Wethouder Sandersstraat van ten minste 5 m worden aangehouden. In de geluidsberekeningen zijn de bestaande gebouwen meegenomen in verband met mogelijke weerkaatsing. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend.
<u>Elektrisch vervoer</u> De elektrische pendels naar het LCE waarvan uit wordt gegaan zijn slechts een zeer klein percentage van het totale aantal vrachtwagenbewegingen. Het overgrote deel gaat het vervuilende vrachtwagens veelal uit Oost-Europa. Waar is het voordeel voor reclamant ten aanzien van geluid, stikstof en fijn stof?	<u>Elektrisch vervoer</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.6 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan het elektrisch vervoer en de dieselvrachtwagens.
<u>Stikstof, fijn stof en geluidhinder</u> De papierindustrie is een grote veroorzaker van uitstoot stikstof. Aangegeven is dat deze uitstoot minder wordt, maar reclamant vraagt zich af of dit hooguit tijdelijk zal zijn nu de vergunning gehandhaafd blijft. Het rijden over de nieuwe weg zal plaatselijk een enorme verhoging opleveren van fijnstof en stikstof. Reclamant maakt zich zorgen en geeft aan dat dit een aanslag is op gezondheid, welzijn en woongenot.	<u>Stikstof, fijnstof en geluidhinder</u> De huidige vergunning die de stikstofruimte regelt wijzigt. FBE heeft een aanvraag ingediend voor een gewijzigde vergunning. Dit is de vergunning Wet natuurbescherming. Het ontwerp van deze gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. In de ontwerp-vergunning is te zien dat FBE als inrichting fors minder stikstof mag uitstoten. Ondanks de toename in de productie neemt de totale emissie van stikstof van de inrichting af ten opzichte van de feitelijke situatie in 2019 door verbeterde en schonere productie- en verbrandingstechnieken toe te passen alsmede specifieke maatregelen die minder NO_x-emissie (stikstof) veroorzaken.

Is rekening gehouden met lokaal meer uitstoot en zijn er maatregelen mogelijk om dit te beperken? Reclamant vraagt zich af of weerkaatsing van geluid is meegenomen in de akoestische berekeningen. Aangegeven wordt dat reclamant daar nu al last van heeft en dat dit zal toenemen. Een (hernieuwd) onderzoek met aandacht hiervoor wordt op prijs gesteld. Reclamant gaat graag in gesprek om te komen tot alternatieven om geluidhinder te beperken.	De vermindering is niet tijdelijk. Met de gewijzigde vergunning Wet natuurbescherming is de vermindering permanent. Het verkeer van en naar de inrichting is meegenomen in de vergunning. Lokaal zijn er door wijziging van verkeerstromen met de komst van de nieuwe weg door 't Haagje verschuivingen in uitstoot, echter per saldo is er sprake van een sterke afname van stikstofuitstoot die in de vergunning is vastgelegd. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofdioxide en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend. De geluidsberekeningen houden rekening met weerkaatsing, ook van de bestaande gebouwen.
<u>Groenvoorziening, natuur</u> Het is schokkend dat de groenstrook wordt opgeofferd voor de nieuwe weg. Het weinige groen in Eerbeek wordt nog minder, de mogelijkheden voor de opvang van regenwater vermindert door extra asfalt, de beek moet worden verlegd, de aanwezige bomen (o.a. oude eik) moeten verdwijnen, biodiversiteit vermindert en er is geen zicht op het herplantplan. Er waren toch (betere) alternatieven voor deze weg? De aanleg van deze weg is het verplaatsen van het probleem.	<u>Groenvoorziening, natuur</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Daarin staat dat wij naar aanleiding van de zienswijzen over biodiversiteit de passages in het Landschapsplan over de groenzone 't Haagje hebben aangepast. Aanvullend merken wij op dat het inpassingsplan inderdaad verhard oppervlak toevoegt (asfalt). Dit betekent een verminderde mogelijkheid van infiltratie van regenwater in de bodem. Op basis van de regels van het waterschap Vallei en Veluwe moet dit worden gecompenseerd. Het inpassingsplan biedt hiervoor voldoende mogelijkheden. Compensatie van het verharde oppervlak door de aanleg van de nieuwe weg zal naar verwachting plaatsvinden door het aanleggen van een infiltratiesysteem parallel aan de weg. Het water van de weg kan hier via de bermen instromen. FBE overweegt infiltratiekragen op eigen terrein te gebruiken om te voldoen aan de watercompensatie-opgave. De keuze voor de nieuwe weg door 't Haagje is zorgvuldig tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt.
<u>Woongenot</u>	<u>Woongenot</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de

Het woongenot zal behoorlijk minder worden. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is voor reclamant niet geborgd, aldus de zienswijze.	aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Reclamant verzoekt om het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze aanleiding om het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het Inpassingsplan, gewijzigd vast te stellen. De zienswijze van reclamant geeft voor het overige geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

**De zienswijze van reclamant 5 is aanleiding om het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het Inpassingsplan, gewijzigd vast te stellen.
De zienswijze van reclamant 5 geeft voor het overige geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.**

3.6 Reclamant 6

De zienswijze van reclamant 6 vermeldt als onderwerp het LCE en FBE. De zienswijze richt zich op beide ontwerp-inpassingsplannen.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Verkeer</u> In het inpassingsplan wordt summier aandacht besteed aan de toename van verkeersbewegingen en verkeersveiligheid op de toeleidende wegen naar FBE buiten het plangebied.	<u>Verkeer</u> Het extra verkeer door hogere productiecapaciteit is vooral merkbaar op de wegen gelegen in de directe omgeving van FBE in de kern Eerbeek. Het verkeer van en naar FBE rijdt over de N786 (van en naar de A50) en via de Dierenseweg (van en naar de A348). Het extra verkeer door de hogere productiecapaciteit heeft nauwelijks effect op de verkeersintensiteit op deze wegen. Zo is de verkeerstoename door de hogere productiecapaciteit minder dan 1% van de totale verkeersintensiteit op de Dierenseweg. De weg kan deze geringe toename aan.

	Op de Coldenhovenseweg neemt het verkeer door de hogere productiecapaciteit met minder dan 2% toe. Op de Lageweg is sprake van een toename van 1 tot 1,5 %. Deze wegen kunnen deze toename aan. De toename van het verkeer op de ontsluitingswegen buiten het plangebied door de hogere productiecapaciteit is zonder aanpassingen aan die wegen aanvaardbaar.
<u>Financieel-economische uitvoerbaarheid</u> Reclamant geeft aan dat volgens de wet onderzoek naar de financieel-economische uitvoerbaarheid onderdeel is van een inpassingsplan. In dit onderzoek dienen binnen- en bovenplanse kosten en de dekking zichtbaar te zijn. Bestaat er een exploitatieplan en zijn bovenplanse kosten meegenomen? Reclamant verzoekt het inpassingsplan aan te vullen met een onderzoek naar de financieel-economische uitvoerbaarheid. Uit dit onderzoek moeten blijken welke bovenplanse kosten in het exploitatieplan zijn meegenomen voor de verbetering van de verkeersveiligheid en de te treffen voorzieningen voor langzaam verkeer aan de Dierenseweg en de overige van belang zijn wegen.	<u>Financieel-economische uitvoerbaarheid</u> Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moet de toelichting op het inpassingsplan inzicht geven in de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan. Paragraaf 8.1 van de toelichting op het inpassingsplan geeft dat inzicht. Zoals uit de toelichting blijkt is de financiering van de ontwikkelingen op de gronden van FBE voor rekening van FBE. De financiering van de nieuwe weg door 't Haagje (inclusief landschappelijke inpassing) is voor rekening van de provincie. Dat geldt voor de aanleg van de nieuwe weg, maar ook voor de aanpassingen aan de Wethouder Sandersstraat en de Volmolenweg die nodig zijn vanwege de aanleg van de nieuwe weg. Over de verdeling van de kosten van de andere wijzigingen van de openbare ruimte, waar onder begrepen de omlegging van de beek naar de Volmolenweg en een deel van de Coldenhovenseweg en de herinrichting van diverse omliggende wegen, hebben de provincie, gemeente en het waterschap afspraken gemaakt. Verder zijn er nog afspraken gemaakt met FBE. Met de gemaakte afspraken is het inpassingsplan uitvoerbaar. Deze tekst in de toelichting is tussen ontwerp-inpassingsplan en vaststelling van het inpassingsplan aangepast aan de laatste stand van zaken. Een exploitatieplan is niet opgesteld. Dat is in dit geval niet verplicht. Zoals wij hiervoor hebben vermeld kan de Dierenseweg de geringe toename van het verkeer door de hogere productiecapaciteit aan. De toename van het verkeer op de ontsluitingswegen buiten het plangebied door de hogere productiecapaciteit is zonder aanpassingen aan die wegen aanvaardbaar.
<u>Verkeersveiligheid Dierenseweg</u> Reclamant maakt zich ernstige zorgen over een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid van de Dierenseweg. Dit door toename van vrachtverkeer en het ontbreken van voorzieningen voor langzaam verkeer. De gemeenteraad van Brummen heeft een motie aangenomen om een pad voor langzaam verkeer aan te leggen langs	<u>Verkeersveiligheid Dierenseweg</u> Hiervoor hebben wij aangegeven dat de toename van de productiecapaciteit van FBE nauwelijks leidt tot verkeerstoename op de Dierenseweg. De Dierenseweg kan de geringe toename van het verkeer door de hogere productiecapaciteit aan. De toename van het verkeer op de Dierenseweg door de hogere productiecapaciteit is zonder aanpassingen aan die wegen aanvaardbaar.

de Dierensenseweg. Dit inpassingsplan is geschikt om uitvoering te geven aan dit voornemen. Reclamant vraagt om dit op te nemen in het inpassingsplan als een bovenwijkse voorziening.	
--	--

De zienswijze van reclamant 6 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.7 Reclamant 7

De zienswijze is door twee personen (één adres) ingediend.

De zienswijze van reclamant 7 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Inleiding</u> Reclamant verwacht de volgende effecten van de weg op de woning en leefgenot:	
<u>Waardevermindering</u> Waardevermindering van zijn woning.	<u>Waardevermindering</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door de provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
<u>Kap oude eiken</u> Door het kappen van drie eeuwen oude eiken neemt woongenot, uitzicht, vogelstand in de tuin in ernstige mate af	<u>Kap oude eiken</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Bezien is of de bomen behouden of verplaatst kunnen worden. Dit is niet het geval. Door de kap van de eiken verandert het uitzicht aan de achterzijde van de woning van reclamant. Na aanleg van de nieuwe weg vindt herinrichting van de groenzone plaats. De herinrichting vergroot de ecologische waarde en biodiversiteit van de groenzone. Dit is gunstig voor de vogelstand.

<u>Toename van lawaai</u> Reclamant verwacht een toename van lawaai door de rijbewegingen van en naar FBE.	<u>Toename van lawaai</u> Zoals uit paragraaf 2.9 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de nieuwe weg is 35 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) is 48 dB of minder (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dit blijft binnen de voorkeurswaarde van 48 dB volgens Wet geluidhinder voor 50 km wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaai) is in de referentiesituatie 63 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 64 dB. Dit is een beperkte toename. De waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Bij het geluid van de wegen samen wordt geen aftrek toegepast. Deze geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant komt in belangrijke mate door het geluid van de Coldenhovenseweg/Loubergweg. De toename van het geluid is beperkt, namelijk 1 dB. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor.
<u>Fijnstof en emissies door vrachtverkeer</u> Reclamant verwacht een toename van fijn stof en emissies door vrachtverkeer van en naar FBE	<u>Fijnstof en emissies door vrachtverkeer</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10.
<u>Gezondheid door emissies, fijn stof, lawaai, algehele irritatie</u> Negatieve effecten op gezondheid van de bewoners van de woning van reclamant door emissies, fijn stof, lawaai, algehele irritatie. In de eigen woning is er geen rust meer.	<u>Gezondheid door emissies, fijn stof, lawaai, algehele irritatie</u> In het MER is een aandacht besteed aan gezondheid. Gekeken is naar het <i>integrale gezondheidseffect</i>. Dat geldt zowel voor de keuze van de route (Achtergrondrapport gezondheid fase 1) als voor de onderzoeken die betrekking hebben op het gekozen voorkeursalternatief (VKA) (Achtergrondrapport gezondheid fase 2). De beoordeling van het integraal gezondheidseffect van het VKA en de ontwikkelsituaties (fase 2 van het MER) is voor alle ontwikkelsituaties neutraal (o). Dit betekent dat per saldo geen negatieve effecten te verwachten zijn. De relevante thema's op basis waarvan het integrale gezondheidseffect is beoordeeld zijn: geluid, lucht, geur, trillingen, verkeersveiligheid, aanwezigheid van groen, visuele beleving en grof stof.

	Naast deze integrale beoordeling is ook bij diverse onderzoeken (o.a. geluid, trilling) beoordeeld of bij individuele woningen aan wet- en regelgeving wordt voldaan. Het gezondheidsrapport van het MER geeft geen inzicht in effecten voor individuele woningen. Daarom hebben wij een aantal zwaarst belaste woningen beoordeeld op diverse milieuthema's. Wij verwijzen naar de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze notitie is bijlage 3 bij de toelichting op het inpassingsplan. Op deze wijze hebben wij de toekomstige situatie van een aantal woningen inzichtelijk gemaakt. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Bereikbaarheid park</u> Bereikbaarheid van het parkje wordt belemmerd door vele vrachtverkeer.	<u>Bereikbaarheid park</u> Reclamant noemt de groenzone aan de achterzijde van de woning een park. Wij spreken in het inpassingsplan en in deze reactie op de zienswijze over de groenzone. Vanuit alle richtingen blijft de groenzone goed bereikbaar. Vanuit de achterzijde van de tuinen van de woningen aan de Coldenhovenseweg is de groenzone niet toegankelijk. Vanaf de Coldenhovenseweg blijft de groenzone bereikbaar via de Wethouder Sandersstraat en via de Volmolenweg. In de toekomst rijdt meer vrachtverkeer over het eerste deel van de Wethouder Sandersstraat. Er zal na de aanleg van de nieuwe weg voldoende tijd zijn om op een veilige manier over te steken en de groenzone te bereiken.
<u>Overlast</u> Toename van zwerfvuil en ontlasting door chauffeurs	<u>Overlast</u> De nieuwe weg is een verbetering van de ontsluiting van FBE. Het inpassingsplan voorziet op het terrein van FBE in opstelplekken voor vrachtwagens.

	Deze maatregelen voorkomen dat aankomende vrachtwagens moeten wachten op de openbare weg voordat zij het terrein van FBE op kunnen rijden. Na realisatie van deze maatregelen is geen sprake meer van wachtende vrachtwagens op de openbare weg. De mogelijke overlast wordt hierdoor ook aanzienlijk minder.
<u>Zicht en schaduwwerking</u> Optische vervuiling en schaduwwerking in de tuin door het vrachtverkeer.	<u>Zicht en schaduwwerking</u> Vanuit de woning van reclamant is er in de nieuwe situatie inderdaad zicht op de nieuwe geluidswand. Op dit moment kijkt reclamant uit op zijn terreinafscheiding. De nieuwe geluidswand verslechtert het uitzicht niet ten opzichte van de huidige terreinafscheiding. Overigens gaat de provincie nog met reclamant in gesprek over beplanting in de achtertuin. Van schaduwwerking van de 2 m hoge geluidswand is in de ongeveer 30 m diepe achtertuin van reclamant beperkt sprake. Op dit moment zorgen de eikenbomen voor meer schaduwwerking in de tuin.
<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> Reclamant maakt op basis van deze argumenten bezwaar en verzoekt om het inpassingsplan niet vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 7 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.8 Reclamant 8

De zienswijze van reclamant 8 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Stikstof</u> FBE stoot stikstof uit. In april 2023 komt er duidelijkheid over de stikstofaanpak voor de industrie. Uitbreiding van de milieuvergunning is in strijd met de uitspraak van de Raad van State.	<u>Stikstof</u> Op dit moment is er nog geen duidelijkheid over de stikstofaanpak voor de industrie. FBE stoot stikstof uit. Hiervoor heeft het bedrijf een vergunning. FBE heeft een wijziging van de vergunning Wet natuurbescherming voor stikstof aangevraagd. Het ontwerp van deze gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. In de ontwerp-vergunning is te zien dat FBE fors minder stikstof mag uitstoten.

	De uitspraak van de Raad van State van 2019 ging over het bestemmingsplan Eerbeek. Dat plan liet een uitbreiding van FBE toe tot een productiecapaciteit van 275.000 ton papier/karton en dus van een grotere productiecapaciteit papier/karton dan is vergund. Het inpassingsplan voorziet niet in een uitbreiding van de vergunde productiecapaciteit (200.000 ton papier/karton per jaar en 80.000 ton ontinkte stof per jaar).
<u>Geurcontour</u> Geurcontouren zijn vastgesteld rondom FBE door een telefonisch geurbelevingsonderzoek. Volgens het Gelders geurbeleid moeten geurcontouren worden vastgesteld door snuffelploegmetingen door gecertificeerde snuffelaars van een onafhankelijk adviesbureau.	<u>Geurcontour</u> De geurcontouren zoals deze zijn opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, zijn ongewijzigd overgenomen uit het gemeentelijke bestemmingsplan Eerbeek. Bij de totstandkoming van dat bestemmingsplan is een telefonisch geurbelevingsonderzoek uitgevoerd. In het Gelders geurbeleid is niet bepaald dat geurcontouren moeten worden vastgesteld door snuffelploegmetingen.
<u>Volksgezondheid</u> Er ontbreekt een onderzoek om volksgezondheidsrisico's in kaart te brengen. Die kan per situatie verschillen. Vooral in de directe omgeving van FBE zal meer geluidshinder en hinder als gevolg van trilling zijn.	<u>Volksgezondheid</u> In het MER is een aandacht besteed aan gezondheid. Gekeken is naar het <i>integrale gezondheidseffect</i>. Dat geldt zowel voor de keuze van de route (Achtergrondrapport gezondheid fase 1) als voor de onderzoeken die betrekking hebben op het gekozen voorkeursalternatief (VKA) (Achtergrondrapport gezondheid fase 2). De beoordeling van het integraal gezondheidseffect van het VKA en de ontwikkelsituaties (fase 2 van het MER) is voor alle ontwikkelsituaties neutraal (0). Dit betekent dat per saldo geen negatieve effecten te verwachten zijn. De relevante thema's op basis waarvan het integrale gezondheidseffect is beoordeeld zijn: geluid, lucht, geur, trillingen, verkeersveiligheid, aanwezigheid van groen, visuele beleving en grof stof. Naast deze integrale beoordeling is ook bij diverse onderzoeken (o.a. geluid, trilling) beoordeeld of bij individuele woningen aan wet- en regelgeving wordt voldaan. Het gezondheidsrapport van het MER geeft geen inzicht in effecten voor individuele woningen. Daarom hebben wij een aantal zwaarst belaste woningen beoordeeld op diverse milieuthema's. Wij verwijzen naar de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze notitie is bijlage 3 bij de toelichting op het inpassingsplan. Op deze wijze hebben wij de toekomstige situatie van een aantal woningen inzichtelijk gemaakt. Wij vinden - gelet op de uitkomst van de onderzoeken - dat het woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen aanvaardbaar is. Dat geldt zowel voor de omgeving van FBE als geheel als voor individuele woningen gelegen in de directe nabijheid van FBE. Zie paragraaf 2.11, waaruit

	blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden.
<u>Verkeerscirculatieplan</u> Voordat de uitbreiding van de milieuvergunning van kracht wordt moeten de Coldenhovenseweg, Brummenseweg, Loubergweg en de kanaalroute opnieuw worden ingericht. De wegen voldoen niet aan de huidige verkeersveiligheidswet.	<u>Verkeerscirculatieplan</u> FBE heeft op dit moment een milieuvergunning voor 200.00 ton papier/karton en 80.00 ton ontinkte stof. Deze capaciteit is ook vastgelegd in het inpassingsplan. Het extra verkeer door gebruikmaking van de vergunde productiecapaciteit is vooral merkbaar op de wegen gelegen in de directe omgeving van FBE. Het verkeer van en naar FBE rijdt over de N786 (van en naar de A50) en via de Brummenseweg en Dierenseweg (van en naar de A348). Het extra verkeer door de hogere productiecapaciteit heeft nauwelijks effect op de verkeersintensiteit op deze wegen. Zo is de verkeerstoename door de hogere productiecapaciteit minder dan 1% van de totale verkeersintensiteit op de Dierenseweg. De weg kan deze geringe toename aan. Op de Coldenhovenseweg neemt het verkeer door de hogere productiecapaciteit met minder dan 2% toe. Op de Lageweg is sprake van een toename van 1 tot 1,5 %. Deze wegen kunnen deze toename aan. De toename van het verkeer op de ontsluitingswegen buiten het plangebied door de hogere productiecapaciteit is zonder aanpassingen aan die wegen aanvaardbaar.
<u>Verzoek zienswijzennota schriftelijk te ontvangen</u> Reclamant verzoekt de zienswijzennota schriftelijk te mogen ontvangen.	<u>Verzoek zienswijzennota schriftelijk te ontvangen</u> Reclamant krijgt de zienswijzennota per post toegestuurd.

De zienswijze van reclamant 8 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.9 Reclamant 9

Reclamant heeft zowel een zienswijze ingediend tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving als tegen het ontwerp-besluit hogere waarden Industrielawaai Wet geluidhinder. Hierna zijn de zienswijzen van deze reclamant in twee tabellen samengevat en van een reactie voorzien.

Zienswijze van reclamant 9 voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Algemeen</u> Reclamant begint de zienswijze met een aantal algemene opmerkingen over de papierfabriek in het hart van het toeristische plaats Eerbeek.	<u>Algemeen</u> Wij nemen hier kennis van.
<u>Vervuilende industrie</u> De papierindustrie is één van de meest vervuilende sectoren in Nederland. Door de plannen wordt het woon- en leefklimaat negatief beïnvloed. De industrie moet de uitstoot met 38% reduceren aldus recente stukken van de overheid. De papierindustrie is als enige sector in 2022 meer gas is gaan gebruiken.	<u>Vervuilende industrie</u> Wij onderkennen dat de papier- en kartonindustrie vervuilend is. Om die reden hebben wij als doel van het inpassingsplan voor Folding Boxboard Eerbeek en omgeving niet alleen een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor FBE, maar ook een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving. Tussen deze doelstellingen zit spanning: het bedrijf veel ruimte geven gaat ten koste van het woon- en leefklimaat, prioriteit geven aan het woon- en leefklimaat gaat ten koste van de toekomstbestendigheid van het bedrijf. In het inpassingsplan is gezocht naar een evenwicht tussen beide doelen. Er is zorgvuldig onderzocht wat de effecten van het plan voor de leefomgeving (zowel voor mensen als voor de natuur) zijn. FBE moderniseert en verduurzaamt de productieprocessen. Ook realiseert FBE o.a. grotendeels groene geluidswanden, extra groen en opstelplekken voor vrachtwagens. FBE vermindert de emissie van stikstof. Ook reduceert FBE het gebruik van gas, zie de notitie Nut en noodzaak veranderingen bij Folding Boxboard Eerbeek die als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd.
<u>Rendement</u> Het rendement prevaleert in de plannen. Economische motieven zijn in het verleden vaker belangrijk geweest (vergunningen papierfabrieken, storten staalslakken Doonweg). In 2023 zouden	<u>Rendement</u> Zoals hiervoor aangeven heeft het inpassingsplan twee doelen: een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor FBE en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving.

milieu, natuur en woongenot op de eerste plaats moeten staan. Mede gezien de alarmerende berichten over verdroging, luchtkwaliteit en flora en fauna.	In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor beide belangen. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, de stikstofruimte fors wordt teruggebracht, het fabrieksterrein met groenvoorzieningen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de Eerbeekse beek de ecologische functie behoudt.
<u>Woon- en leefklimaat</u> Sprake moet zijn van een <i>aanvaardbaar</i> woon- en leefklimaat. Is het de taak van de overheid om te streven naar een goed woon- en leefklimaat. Verwezen wordt naar de zorgplicht van de overheid om emissies te verlagen (Urgenda-uitspraak). In de stukken staat hier niets over in.	<u>Woon- en leefklimaat</u> Voor een <i>goede</i> ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een <i>aanvaardbaar</i> woon- en leefklimaat. Het inpassingsplan heeft twee doelen: een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, maar ook een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor FBE. Wij vinden namelijk ook het behoud van de papier- en kartonindustrie voor Eerbeek belangrijk vanwege de werkgelegenheid in de regio. FBE gaat fors minder stikstof uitstoten. De vergunning Wet natuurbescherming regelt de toegestane uitstoot van stikstof. Het ontwerp van een gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. In de ontwerp-vergunning is te zien dat FBE fors minder stikstof mag uitstoten.
<u>Gaaf Gelderland</u> Reclamant ziet in de stukken niets terug van waar de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland voor staat.	<u>Gaaf Gelderland</u> In het MER (paragraaf 1.4) en de toelichting van het inpassingsplan (paragraaf 3.2) is ingegaan op de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland.
<u>Normen</u> Geprobeerd wordt om binnen de huidige, maar vaak verouderde normen te blijven (verdroging en stikstof).	<u>Normen</u> Het inpassingsplan voldoet aan de geldende normen. Zoals hiervoor is aangegeven is daarnaast in de vergunning Wet natuurbescherming de stikstofruimte fors teruggebracht. Verder is in de vergunning Wet natuurbescherming de hoeveelheid te onttrekken grondwater teruggebracht van 3 miljoen m ³ naar 2,5 miljoen m ³ . Binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 wordt daarnaast gewerkt aan het realiseren van een volledig circulair watersysteem in de vorm van een waterrotonde. Het inpassingsplan voldoet aan de geldende normen en sluit aan bij geest van deze tijd ten aanzien van stikstof en verdroging.
<u>Locatie</u> Aangegeven is dat het van groot belang is de papierindustrie voor de regio te behouden. De vraag is of dat in de kern Eerbeek moet zijn. Vaker zijn bedrijven verplaatst of gesaneerd, ook als dit veel geld kost. Deze weg lijkt hier niet bewandeld te worden, maar waar een wil is, is een weg.	<u>Locatie</u> Het verplaatsen van FBE naar buiten de kern Eerbeek vergt enorm grote investeringen. De financiële middelen hiervoor zijn niet beschikbaar.

<u>PFAS gebruik en houtvezels</u> De papierindustrie wil komen tot recycling van gebruikt papier en het opnieuw gebruiken van afvalwater aldus publicaties. FBE kiest een andere weg, door verse houtvezels te gebruiken en zelf pulp te maken. Hierdoor zal er meer uitstoot zijn en zullen meer chemicaliën en bleekmiddelen worden gebruikt. Onderzocht gaat worden of PFAS-vrij karton kan worden gebruikt (afhankelijk van afnemers), zo niet dan blijft PFAS in gebruik (blz. 194 MER). Dit staat haaks op de mededeling dat Nederland het voortouw neemt om PFAS volledig te verbieden in Nederland.	<u>PFAS gebruik en houtvezels</u> FBE maakt inderdaad geen gebruik van gerecycled papier. FBE maakt kartonverpakkingen voor de voedingsmiddelenindustrie en de farmaceutische industrie. Karton voor die verpakkingen moet voldoen aan hoge kwaliteitseisen. Gerecycled karton kan helaas niet voldoen aan die hoge kwaliteitseisen. Op dit moment koopt FBE daarom houtpulp aan afkomstig uit Scandinavië. FBE gaat echter gebruik maken van maagdelijke houtvezels/-chips, die voor 80% bestaan uit restmateriaal van houtverwerkende industrie en die met name afkomstig zijn uit de bossen in de Benelux en Duitsland. FBE staat aan het begin van de circulaire keten van de papier- en kartonindustrie. De vezels kunnen na gebruik van het vouwkarton vervolgens 10 tot 20 keer worden gerecycled. Daarna worden de restvezels toegepast in bouwmaterialen. FBE gebruikt sinds 2021 PFAS-vrije grondstoffen. Dit betekent dat zowel het karton als het afvalwater PFAS-vrij zijn.
<u>Grondwater</u> FBE gaat meer grondwater gebruiken om de vereiste kwaliteit verpakkingen te kunnen maken. Dit terwijl Natura 2000 verdroogt. In de eindfase onttrekt FBE 65% meer grondwater (van 1.75 miljoen m³ naar 2,89 miljoen m³). Waterschappen, waterbedrijven en natuurorganisaties geven aan dat er minder water verbruikt moet worden. Hoe wordt het verbruik gecontroleerd en gewaarborgd?	<u>Grondwater</u> FBE heeft nu een watervergunning en een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet voor de onttrekking van 3 miljoen m³ grondwater per jaar. In de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming die gelijk met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage heeft gelegen, was het bestaande recht (onttrekking van 3 miljoen m³ per jaar) overgenomen. Wij realiseren dat het beperken van grondwateronttrekking belangrijk is om verdroging tegen te gaan en de leveringszekerheid van drinkwater veilig te stellen. De doelen en belangen zijn terug te vinden artikel 2.1 van de Waterwet. Gelet daarop hebben wij FBE gevraagd of FBE mogelijkheden ziet om de grondwateronttrekking te verminderen. FBE ziet mogelijkheden tot een verder optimalisering van het gebruik van grondwater, wat leidt tot een onttrekking tot maximaal 2,5 miljoen m³. FBE kan instemmen met het terugbrengen van de te onttrekking hoeveelheid water in de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming tot die hoeveelheid. Gedeputeerde Staten hebben de verleende vergunning aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ per jaar.

	De partijen die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030 zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papier- en kartonindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft volledig circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan Industrierwater Eerbeek (IWE); - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken; - de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren. Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart. De provincie ziet er in het kader van de watervergunning op toe dat FBE de jaarlijks onttrokken hoeveelheid opgeeft. Verder controleert de provincie of FBE zich aan de maximaal toegestane te onttrekken hoeveelheid houdt. De vergunning op grond van de Wet natuurbescherming bevat een monitoringvoorschrift (artikel 8) dat ziet op grondwateronttrekking.
<u>Stikstof en luchtkwaliteit</u> In de Aerius-berekeningen wordt vergeleken tussen de vergunde en aangevraagde situatie. Je moet uitgaan van de werkelijke situatie en dan zie je dat de uitstoot alleen maar toeneemt. De berekeningen moeten opnieuw omdat deze maar geldig waren tot 26 januari 2023. De luchtkwaliteit aan de Coldenhovenseweg is volgens het Longfonds nu al matig. Door toename van de productie zal de luchtkwaliteit verslechteren, o.a. door toename van NH₃. Dit heeft gevolgen voor de volksgezondheid en de Natura 2000-gebieden in de omgeving van FBE (verzuring, vermesting en verdroging).	<u>Stikstof en luchtkwaliteit</u> In de Aeriusberekeningen is de vergelijking gemaakt tussen de vergunde en de aangevraagde situatie. Deze vergelijking is het uitgangspunt vanuit de wetgeving voor de vergunningverlening. Daarnaast is ten behoeve van het MER-onderzoek een vergelijking gemaakt tussen de huidige feitelijke situatie en de toekomstige situatie. De feitelijk toekomstige emissie is lager dan de bestaande feitelijke emissie. Er is dus geen sprake van een hogere emissie. Voor verlening van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is op basis van het meest actuele versie van het Aerius stofberekeningsmodel een nieuwe berekening uitgevoerd. Deze berekening leidt niet tot andere conclusies dan de eerdere berekeningen. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10.

<u>Geluidsbelasting woning reclamant</u> Voor de woning van reclamant wordt de toegestane waarde in verband met industrielawaai verhoogd van 54 naar 56 dB. De belasting kan zelfs oplopen tot 60 dB (bijlage 20 achtergrondrapport geluid). De piekbelasting kan oplopen tot 65 dB. Op dit moment heeft reclamant al veel last van het geluid van de fabriek ('s nachts en in de tuin).	<u>Geluidsbelasting woning reclamant</u> Voor onze reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar onze reactie op een vergelijkbaar onderdeel in de zienswijze van reclamant op het onderdeel ontwerp hogere waarde besluit.
<u>Pulpinstallatie en ontinkting</u> Reclamant verwacht geluidseffecten van de nieuwe pulpinstallatie en ontinkte stof en haalt daarbij passages uit het MER aan.	<u>Pulpinstallatie en ontinkting</u> In de geluidsrapportages is rekening gehouden met de nieuwe pulpinstallatie en met de productie van ontinkte stof. Uitgangspunt is dat de nieuwe pulpinstallatie gerealiseerd is in ontwikkelsituatie 1A+ 1B. Ontinkte stof is in <i>alle</i> ontwikkelsituaties meegenomen. Voor een overzicht verwijzen wij naar tabel 3.1 van het Achtergrondrapport geluid fase 2 van het MER. De geluidseffecten van zowel de nieuwe pulpinstallatie als het produceren van ontinkte stof is onderdeel van de geluidsonderzoeken.
<u>Weerkaatsing geluid</u> Geluidswerende voorzieningen zijn aan de noord-, zuid- en westzijde van FBE voorzien. Door terugkaatsing van het geluid kan de geluidsbelasting bij de woning van reclamant nog verder toenemen. Er zijn geen geluidswerende maatregelen voorzien aan de zijde van de Coldenhovenseweg. Er is geen geluidsreductieplan.	<u>Weerkaatsing geluid</u> Er is rekening gehouden met eventuele weerkaatsing van geluid door bebouwing. Voor de geluidswanden geldt dat die worden gemaakt van absorberend materiaal. Van extra geluid als gevolg van terugkaatsing is geen sprake. Aan de zijde van de Coldenhovenseweg komen geen geluidswanden. FBE wordt hier gescheiden van de omliggende bebouwing door een forse groenstrook. Deze groenstrook met karakteristieke bebouwing is vastgelegd in het inpassingsplan. Het produceren van papier/karton is binnen deze groenstrook niet toegestaan. Wel zijn op aangegeven plekken een kantine, kantoren en parkeren toegestaan. Geluidswerende voorzieningen zijn vanuit visueel oogpunt niet wenselijk.
<u>Sluipverkeer</u> Elke dag zullen vrachtwagens met draaiende motor voor het huis van reclamant staan omdat zij verkeerd zijn gereden. Reclamant noemt dit sluipverkeer. Er worden geen maatregelen genomen om dit tegen te gaan.	<u>Sluipverkeer</u> De inrit voor vrachtverkeer van en naar FBE is gelegen aan de Volmolenweg. De aan- en afrijdroute loopt op dit moment via de Coldenhovenseweg en de Volmolenweg. Door middel van bewegwijzeringsborden is deze route voor vrachtverkeer aangegeven. Na aanleg van de weg door 't Haagje zal ook met behulp van bebording de nieuwe weg naar de inrit van FBE aan de Volmolenweg worden aangegeven.
<u>Woon en leefklimaat</u>	<u>Woon- en leefklimaat</u>

Het woon- en leefgenot wordt aangetast. Dit is volstrekt onaanvaardbaar.	De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Trillingen</u> Reclamant neemt trillingen waar. Trillingen zullen naar verwachting toenemen bij het verhogen van de productie. In het trillingsonderzoek is geen enkele woning aan de Coldenhovenseweg betrokken. De woningen aan deze weg blijven onbeschermd. Dat kan niet de bedoeling zijn.	<u>Trillingen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen op het fabrieksterrein en trillingen door verkeer op de openbare weg. Het MER besteedt aandacht aan de brandveiligheid. De omgevingsvergunning milieu stelt als voorwaarde dat wordt voldaan met de SBR-richtlijn B. De woning van reclamant is dus wel beschermd. Om aan de richtlijn te voldoen zijn maatregelen nodig. Die zijn inmiddels getroffen. De vergroting van de productiecapaciteit leidt per saldo niet tot extra trillingen. Het onderzoek naar de trillingen heeft plaats gevonden bij de woningen waar de meeste trillingen werden verwacht. Dat is niet de woning van reclamant, maar dat zijn woningen langs de Volmolenweg bij de kartonmachine en langs de Kloosterstraat bij de pulpinstallatie.
<u>Veiligheid (ZZS) en gezondheid</u> De veiligheidsvoorraad houtchips komt in de openlucht. Hierdoor ontstaat extra stofontwikkeling en broei. Hier worden geen maatregelen tegen getroffen. Dit gaat ten koste van de veiligheid en gezondheid van omwonenden. Vreemd dat zeer zorgwekkende stoffen niet nader worden onderzocht. De fabriek ligt midden in de woonwijk (blz. 90 MER).	<u>Veiligheid (ZZS) en gezondheid</u> Het MER besteedt aandacht aan de brandveiligheid. Verwezen wordt naar paragraaf 4.1.15.3 van het hoofdrapport van het MER. Brandgevaar is beperkt door het hoge vochtpercentage van de houtchips (gegarandeerd 40% tot 60%). Om de kans op een smeulbrand door broei zo klein mogelijk te houden gelden er werkinstructies voor de personen die met de houtchips werken. Verspreiding van grof stof in de toekomst wordt beperkt door de verplichte bouw van een geluidswerende muur van 7 m hoog langs de veiligheidsvoorraad houtchips. In het inpassingsplan is ook bepaald dat de opslag van houtchips ten hoogte 5 m mag bedragen. Beide maatregelen beperken overlast door stof.

Op blz. 92 van het MER staat ten aanzien van opslag en verwerken: “het brandrisico is een aandachtspunt”. Gezien de stoffen waarmee wordt gewerkt, de ligging van de fabriek en het advies van de Commissie voor de m.e.r. (worst case inzichtelijk maken) zou dit meer moeten zijn dan een aandachtspunt.	De door FBE gebruikte zeer zorgwekkende stoffen (hierna: ZZS) kunnen niet naar de lucht uitgestoten worden. Wel kunnen deze stoffen in het afvalwater terecht komen. In het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is gevraagd in te gaan op de minimalisatieverplichting met betrekking tot ZZS, inzichtelijk te maken wat de concentratie ZSS in het afvalwater is en te onderbouwen dat waterzuivering leidt tot voldoende verwijdering van ZZS. FBE heeft dit onderbouwd in de vorm van een aanvulling op het MER. Recent is door FBE een brandveiligheidsrapport opgesteld. Gebleken is dat verschillende bouwkundige aanpassingen nodig waren. Een deel van de aanpassingen wordt op dit moment gerealiseerd. Uitvoering van de overige onderdelen volgt. Bij nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing is brandveiligheid onderdeel van het vergunningverleningstraject.
<u>Geur</u> Overlast door geur zal toenemen als de productie toeneemt.	<u>Geur</u> In tegenstelling tot wat reclamant stelt, neemt het totaal aantal geurgehinderden in de toekomst, bij een toename van de productie, af. Zie voor een uitleg paragraaf 9.5.2 van het MER. In deze paragraaf is ook te lezen dat woningen in de directe nabijheid van FBE een toename van geur zullen gaan ervaren.
<u>Balans</u> In het MER is te lezen dat er in de toekomst alleen maar sprake is van meer verkeersbewegingen, meer grondwateronttrekking, verhoging geurbelasting etc. In dit alles ziet reclamant niet dat er sprake is van evenwicht tussen de beide doelen: FBE toekomstig bestendig maken en zorgen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De balans slaat volledig door richting de vervuulende industrie.	<u>Balans</u> Het belang van FBE heeft niet alleen op de eerste plaats gestaan bij het opstellen van het inpassingsplan. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat realiseren is ook een doel van het inpassingsplan. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor de belangen van omwonenden. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt.
<u>Plan herzien en schade</u> Reclamant spreekt de verwachting uit dat de plannen worden herzien. Zo niet, dan zullen maatregelen worden genomen om kosten en schade te verhalen.	<u>Plan herzien en schade</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door de provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.

<u>Verzoek ander besluit te nemen</u> Reclamant vraagt om gelet op zijn zienswijzen een ander besluit te nemen.	<u>Verzoek ander besluit te nemen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.
--	--

De zienswijze van de reclamant 9 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

De vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is wel gewijzigd ten opzichte van de ontwerp-vergunning. De mogelijkheid om grondwater te onttrekken is teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³.

Zienswijze van reclamant 9 voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Verhoging dB's</u> In 2018 heeft de gemeente Brummen een hgw-besluit genomen. Nu zal weer het aantal dB worden verhoogd van 54 naar 56 dB. Dit is onacceptabel. Nu is er 's nachts en in de tuin sprake van veel geluidshinder door de fabriek. De nachtrust wordt meerdere keren per nacht verstoord.	<u>Verhoging dB's</u> Wij verwijzen naar het algemene deel in paragraaf 2.8. Op basis van het aanvullende onderzoek van Arcadis blijkt dat voor de woning van reclamant de voorgestelde hogere waarde (in het ontwerp-besluit) met 1 dB kan worden verminderd. In het definitieve hogere waardebesluit is een hogere waarde opgenomen van 55 dB(A). Dit is een verhoging van 1 dB ten opzichte van het eerdere hogere waardebesluit. Deze verhoging is niet voor het menselijk oor hoorbaar. Voor zover het gaat om geluidswerende maatregelen in de overdrachtssfeer is in het algemene deel al toegelicht dat er aan de zuid-, west- en noordzijde van het perceel van FBE een geluidswand wordt geplaatst. Met deze geluidswand wordt aanvullende geluidreductie bereikt. Een geluidswand aan de oostzijde van het fabrieksterrein, langs de Coldenhovenseweg waar reclamant woont, is niet mogelijk. Een geluidswand aan deze zijde van het fabrieksterrein zou zeer hoog en lang moeten worden omdat belangrijke maatgevende geluidbronnen aan de oostkant van het terrein zich op relatief grote hoogte bevinden, bijvoorbeeld de afzuiging KM3 hal op 15 meter en de hal- en kanaalafzuiging van de droogpartij van de KM3 hal op 16 meter. Stedenbouwkundig gezien is een geluidswand hier onwenselijk omdat zich hier de groenzone langs de Coldenhovenseweg bevindt die wordt gekenmerkt door grote lommerrijke tuinen behorende bij de karakteristieke villa's (die behoren tot het bedrijf) met oude bomen, opgaande begroeiing en de Eerbeekse beek. Ter behoud en versterking van deze zone is in samenhang met het inpassingsplan ook een landschapsplan ontwikkeld.
<u>Weerkaatsing geluid</u>	<u>Weerkaatsing geluid</u>

De fabriek wordt aan drie zijden voorzien van geluidswerende voorzieningen. Dit kan tot weerkaatsing van geluid leiden en negatieve effecten hebben op de geluidsbelasting op de Coldenhovenseweg.	In het geluidsonderzoek is rekening gehouden met weerkaatsing van bouwwerken, voor zover er weerkaatsing zal optreden. De geluidswanden worden gemaakt van absorberend materiaal. Van extra geluid als gevolg van terugkaatsing is geen sprake.
<u>Verschillende geluidsniveau</u> In het rapport van TAUW, onderdeel van het MER, zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Hierbij leest reclamant o.a. dat op blz. 62 er zelfs een overschrijding zal plaats vinden van de grenswaarde van 70 dB. Op blz. 73 bronnummer 5003 ziet reclamant in de dagperiode een waarde van 75 dB. In bijlage 2 (overzicht rekenresultaten) wordt voor de Coldenhovenseweg 15 een waarde vastgesteld van 56 dB. Echter in het rapport van TAUW van 28 juni 2021 wordt er een waarde vastgesteld van 57 dB. In bijlage 20 (achtergrond rapport geluid) wordt in de bijlage 7 (maximale geluidsniveau piekbelasting) in de tabellen tot tweemaal toe de Coldenhovenseweg 15 genoemd echter met verschillende geluidsniveaus.	<u>Verschillende geluidsniveau</u> De door reclamant aangehaalde waarden betreffende verschillende situaties. De in het rapport genoemde overschrijding van de grenswaarde van 70 dB(A) betreft vrachtwagens die de ingang aan de Coldenhovenseweg nemen (voor de kantine). Bronnummer 5003 betreft de roldeur in de noordelijke gevel van de KM3 hal voor het transport van maismeelzakken. De genoemde waarde van 75 dB(A) is het geluidniveau in de deuropening/hal. Dit niveau van 75 dB(A) is een omrekening naar een geluidvermogen. Hierbij wordt geluidenergie van het hele open vlak berekend om hiervan een representatieve geluidbron voor in het model op te kunnen nemen. Deze omrekening vindt plaats volgens methode II.3 van de Handleiding meten en reken industrielawaai. De verschillen in geluidsniveaus voor de woning van reclamant in de rapporten van 2021 en 2022 komen doordat in het rapport van 28 juni 2021 iets anders is onderzocht dan in het rapport van 9 december 2022. In het rapport van 2021 zijn voor het industrielawaai de verschillende alternatieven onderzocht die in de overkoepelende notitie voor het MER, fase 1, zijn beschreven, namelijk de twee verschillende inrichtingsalternatieven (inrichtingsalternatief 1 en 2) met de vijf verschillende ontsluitingsalternatieven (A t/m E). In het rapport van 9 december 2022 is voor het gekozen voorkeursalternatief (VKA) het industrielawaai onderzocht. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de verschillende fasen (ontwikkelscenario's): 1A, 1A+1B en 1A+1B+2. Daarnaast zijn er enkele wijzigingen aangebracht in de referentiesituatie, zoals beschreven in het rapport van 9 december 2022, ten opzichte van de referentiesituatie zoals beschreven in het rapport van 28 juni 2021. Dit verklaart de verschillen in de waarden, zoals beschreven in bijlage 2 (overzicht rekenresultaten industrielawaai) van het geluidsrapport. In bijlage 7 (maximale geluidsniveau piekbelasting) van het rapport van Tauw van 9 december 2022 wordt de woning van reclamant (en ook de andere woningen) niet twee maar drie keer genoemd met verschillende niveaus. In bijlage 7 zijn de maximaal optredende piekgeluidsbelastingen onderzocht voor drie verschillende periodes: de dag-, avond- en nachtperiode. Dat verklaart dat de woning van reclamant driemaal wordt genoemd met

	verschillende uitkomsten. De als eerste in bijlage 7 opgenomen tabel waar in de kolommen referentie, 1A, 1A+1B en 2 bij de woning van reclamant overal 65 staat geeft de piekgeluidsbelasting voor de dagperiode weer; de als tweede in bijlage 7 opgenomen tabel waar in de kolommen referentie, 1A, 1A+1B en 2 respectievelijk 64, 61, 61 en 57 staat geeft de piekgeluidsbelasting voor de avondperiode weer; de als derde in bijlage 7 opgenomen tabel waar in de kolommen referentie, 1A, 1A+1B en 2 respectievelijk 64, 61, 61 en 57 staat geeft de piekgeluidsbelasting voor de nachtperiode weer. Voor de avond- en de nachtperiode zijn dus in dit geval gelijke piekgeluidsniveaus berekend voor de woning van reclamant. Deze waarden blijven alle binnen de maximaal vergunbare ruimte.
<u>Overlast vrachtwagens</u> Overlast ondervindt reclamant ook van vrachtwagens die de verkeerde inrit willen nemen en met draaiende motor voor de deur staan. Dit gebeurt meerdere keren per dag. Eerder is de opmerking gemaakt dat er maatregelen moeten komen om sluipverkeer te voorkomen (bijlage 5 bundeling reacties omgevingsproces). Hier is niets mee gedaan.	<u>Overlast vrachtwagens</u> De in- en uitrit van de fabriek ligt nu - en ook in de nieuwe situatie - aan de Volmolenweg. Met bewegwijzeringsborden is de huidige route naar FBE aangegeven. Na aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje zal de bewegwijzering worden aangepast. Het is niet te voorkomen dat af en toe een vrachtwagen een verkeerde route rijdt of de verkeerde inrit aan de Coldenhovenseweg benadert. FBE zal met instructies aan de leveranciers blijven aangeven dat de in- en uitrit aan de Volmolenweg voor vrachtverkeer moet worden gebruikt. Door de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje en door het plaatsen van voldoende bebording wordt verkeer van en naar FBE op de juiste route gewezen. Als er al sprake zou zijn van het wijzigen van routes, dan gaat het hoofdzakelijk om bewoners van de wijk Eerbeekse Enk. De verkeersintensiteiten blijven passend voor woonstraten.
<u>Schade door HGW-besluit</u> Mocht het besluit in deze of gewijzigde vorm genomen worden dat stelt reclamant ons aansprakelijk voor de te maken kosten en zal eventuele planschade worden verhaald.	<u>Schade door HGW-besluit</u> Het staat reclamant vrij om bij gestelde schade een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen.

De zienswijze van reclamant 9 is geen aanleiding om het besluit hogere waarden te wijzigen.

3.10 Reclamant 10

De zienswijze van reclamant 10 vermeldt als onderwerp FBE, alternatief E door 't Haagje. De zienswijze richt zich op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Inleiding</u> De zienswijze richt zich met name op de nieuwe ontsluiting van FBE zoals opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. De volgende bezwaren zijn naar voren gebracht.	<u>Inleiding</u> Hieronder gaan wij in op de bezwaren van reclamant.
<u>Woongenot</u> Het woongenot wordt negatief beïnvloed door de nieuwe weg (toename geluid, stikstof, fijn stof, trilling, visueel, verlies groen)	<u>Woongenot</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Verlies groen</u> Het verlies van groen betekent verlies van een gezonde leefomgeving. Op natuur moeten we zuinig zijn. De groenstrook is ook verbindingsstrook tussen natuurgebieden.	<u>Verlies groen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Wij merken verder op, dat de groenzone inderdaad in omvang kleiner wordt na aanleg van de weg. De groenzone en de beek worden na aanleg van de nieuwe weg op een zorgvuldige manier ingericht. De kwaliteit van de groenstrook neemt toe ten opzichte van de huidige situatie.
<u>Toerisme</u> Toeristen brengen gezelligheid en geld naar Eerbeek. Zonder	<u>Toerisme</u>

toeristen heeft een aantal ondernemers geen bestaansrecht en loopt leefbaarheid terug.	De ontwikkelingen die het inpassingsplan mogelijk maakt hebben een gunstig effect op het toerisme. FBE wordt ingepast in het groen en geluidswanden beperken de geluidshinder. De beek wordt zichtbaar gemaakt, waardoor deze meer beleefbaar is. Ook de groenzone door 't Haagje wordt heringericht waardoor de kwaliteit van de groenzone toeneemt. Al met al positieve effecten voor bezoekers van Eerbeek.
<u>Water</u> Al jaren is er schade aan natuur en landbouw door waterschaarste. Dit moet worden teruggedrongen in plaats van het te verergeren.	<u>Water</u> Wij nemen aan dat reclamant doelt op de grondwateronttrekking door FBE. FBE heeft nu een watervergunning en een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet voor de onttrekking van 3 miljoen m³ grondwater per jaar. In de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming die gelijk met het inpassingsplan ter inzage heeft gelegen, was het bestaande recht (onttrekking van 3 miljoen m³ per jaar) overgenomen. Wij realiseren dat het beperken van grondwateronttrekking belangrijk is om verdroging tegen te gaan en de leveringszekerheid van drinkwater veilig te stellen. De doelen en belangen zijn terug te vinden artikel 2.1 van de Waterwet. Gelet daarop hebben wij FBE gevraagd of FBE mogelijkheden ziet om de grondwateronttrekking te verminderen. FBE ziet mogelijkheden tot een verder optimalisering van het gebruik van grondwater tot maximaal 2,5 miljoen m³ en kan instemmen met het terugbrengen van de te onttrekking hoeveelheid water in de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming tot die hoeveelheid. Gedeputeerde Staten hebben de vergunning aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ per jaar. De partijen die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030 zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papier- en kartonindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft volledig circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan IWE; - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken

	- de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren. Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart.
<u>Stagnatie woningbouw</u> De fabriek belemmert woningbouw in Eerbeek. Hoe gaat dit als ze meer gaan produceren. Ook de kinderen van reclamant willen in Eerbeek blijven wonen.	<u>Stagnatie woningbouw</u> De geluidszone en de geurcontouren zijn overgenomen uit het gemeentelijke bestemmingsplan Eerbeek. De productieverhoging door FBE zal plaatsvinden binnen deze zone en contouren. De productieverhoging levert geen extra of nieuwe belemmeringen op voor woningbouw. Binnen de zone en contouren is nieuwe woonbebouwing onder voorwaarden mogelijk (zie artikel 15 van de regels van het inpassingsplan). Buiten deze zone en contouren gelden deze voorwaarden niet. De gemeenteraad van Brummen heeft op 30 juni 2023 een Woonkader vastgesteld. In dit kader is vastgelegd dat er geen extra woningen kunnen worden toegevoegd in zone 1 en 2. Daarnaast stimuleert de gemeente een beweging door in zone 2 uitsluitend extra woningen toe te staan als deze in zone 1 worden gesloopt.
<u>Belang</u> FBE levert uitsluitend werkgelegenheid, verder niets. Wat wordt Eerbeek beter van de uitbreiding van FBE en de nieuwe weg? Het gaat alleen om de winst van FBE. Enkel wordt gekeken naar de belangen van de industrie, de belangen van omwonenden zijn ondergeschikt. Van enige vorm van compensatie is geen sprake.	<u>Belang</u> Het belang van FBE heeft niet alleen op de eerste plaats gestaan bij het opstellen van het inpassingsplan. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat realiseren is ook uitgangspunt in het inpassingsplan. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor de belangen van omwonenden. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt.
<u>Geluid</u> Extra vrachtwagens betekenen extra geluid. De rust van reclamant komt onder druk te staan en het stressniveau loopt op. Dit is bewezen slecht voor de gezondheid.	<u>Geluid</u> Zoals uit paragraaf 2.8 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de nieuwe weg is 34 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) is 48 dB of minder (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dit blijft binnen de voorkeurswaarde van 48 dB volgens Wet geluidhinder voor 50 km wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 46 dB. In de nieuwe situatie, dus

	na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 44 dB. Dit is een afname. De waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Bij het geluid van de wegen samen wordt geen aftrek toegepast.
<u>Tuin</u> Reclamant verblijft graag in de tuin. Het gaat steeds over geluid op de gevel, niet over geluid in de tuin. Reclamant zal meer dan gemiddeld overlast ondervinden van geluid, luchtverontreiniging, visuele belasting en geur. Welzijn staat onder druk.	<u>Tuin</u> Hiervoor meldden wij dat de geluidsbelasting van alle wegen samen (gecumuleerde verkeersgeluid) op de gevel van de woning van reclamant na aanleg van de nieuwe weg lager is dan in de huidige situatie. De geluidsbelasting in de voortuin neemt na aanleg van de weg ook af. De achtertuin achter de woning heeft een lagere geluidsbelasting door de afschermende werking van de woning. Beplanting in de groenzone tussen de nieuwe weg door 't Haagje en de woonstraat 't Haagje onttrekt de geluidswanden langs de nieuwe weg voor een groot deel aan het zicht. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. Wat betreft de gevolgen van de nieuwe weg voor reclamant, verwijzen wij naar wat wij hiervoor vermeldde onder Woongenot.
<u>Trillingen</u> Nu heeft reclamant al last van trilling. Door verhoging van de productie en de nieuwe weg zal dit worden verstrekt. Dit heeft negatieve invloed op het woongenot.	<u>Trillingen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen op het fabrieksterrein en trillingen door verkeer op de openbare weg.
<u>Veiligheid</u> Meer vrachtwagens betekent minder veiligheid op de wegen. Reclamant wil veilig kunnen wandelen, spelen en fietsen. Niemand is gebaat bij toenemende verkeersonveiligheid en het verhoogt de kans op letsel of overlijden.	<u>Veiligheid</u> Iedereen wil veilig kunnen wandelen, spelen en fietsen. Meer vrachtwagens is in beperkte mate van invloed op de verkeersveiligheid. Dit moet worden gezien in relatie tot de totale hoeveelheid (gemotoriseerd) verkeer. Ook de toenames van het verkeer door bijvoorbeeld meer woningen in Eerbeek en meer autogebruik van bewoners zijn van invloed. De wegbeheerders (in Eerbeek zijn dat de provincie en de gemeente Brummen) streven naar een zo veilig mogelijke inrichting van wegen en de openbare ruimte.
<u>Stikstof en fijnstof</u>	<u>Stikstof en fijnstof</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende

Meer vrachtverkeer betekent meer stikstof en fijn stof. Dit is slecht voor de luchtkwaliteit. Dit betekent een afname van gezonde leefomgeving.	mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. De huidige vergunning die de stikstofruimte regelt voor de fabriek én de vrachtwagenbewegingen van en naar FBE wijzigt. FBE heeft een aanvraag ingediend voor een gewijzigde vergunning. Dit is de vergunning Wet natuurbescherming. Het ontwerp van deze gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. In de ontwerp-vergunning is te zien dat FBE fors minder stikstof mag uitstoten. De definitieve vergunning Wet natuurbescherming is op dit punt niet gewijzigd.
<u>Geur/lucht</u> Meer vrachtwagens betekent meer stinkende vrachtwagens. Afname frisse lucht betekent toename kans op ziekte.	<u>Geur/lucht</u> In het MER zijn alleen de geureffecten van het productieproces van FBE (productie papierpulp en karton) onderzocht. De geur van vrachtwagens is niet meegenomen. De moderne vrachtwagens waar mee gereden wordt stoten veel minder verontreinigde stoffen uit. Ook stoten deze vrachtwagens minder geur uit.
<u>Elektrisch vervoer</u> Elektrisch vervoer zal maar klein percentage van vervoersbewegingen zijn. De deuren van een elektrische trailer kleppen ook (geluid). Elektrisch vervoer draagt nauwelijks bij aan een duurzame oplossing. Reclamant gebruikt het woord: schijnpolitiek.	<u>Elektrisch vervoer</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.6 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan het elektrisch vervoer. Het klopt dat de deuren van elektrische pendels kunnen kleppen. Om dit te beperken is een egaal wegdek van belang. In het ontwerp-inpassingsplan is een asfaltverharding voorgeschreven van de nieuwe weg. Aanvullend is bij vaststelling van het inpassingsplan ook bepaald dat drempels en nieuwe putdeksels in het wegdek niet zijn toegestaan.
<u>Groenstrook</u> Het verdwijnen van de groenstrook betekent verlies aan sociale contacten waardoor leefbaarheid onder druk komt.	<u>Groenstrook</u> De groenstrook verdwijnt niet. Wel wordt de groenstrook door de aanleg van de nieuwe weg smaller. Na aanleg van de nieuwe weg wordt de groenstrook opnieuw ingericht. De groenstrook biedt dan weer ruimte voor ontmoeting. Wij verwijzen verder naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht.
<u>Breedte weg</u> Langs de Coldenhovenseweg liggen trottoirs van 1,2 meter breed. Waarom moeten er dan langs de nieuwe weg bredere groenstroken komen van minimaal 2,1 meter breed? Reclamant vindt dit onnodig verlies van groen.	<u>Breedte weg</u> Langs de nieuwe weg komen groenstroken die voldoende breed moeten zijn. Dit is nodig om te voorkomen dat er een "tunneleffect" ontstaat door de geluidswanden aan beide zijden van de weg. Ook is deze breedte van de bermen nodig om ruimte te hebben voor voorzieningen voor de waterafvoer.

<u>Waardevermindering</u> De woning van reclamant vermindert in waarde als gevolg van de ontwikkelingen en de effecten daarvan, zonder dat reclamant daar invloed op heeft.	<u>Waardevermindering</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door de provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
<u>Nachtdienst</u> Reclamant geeft aan in ploegendiensten te werken. Rusten en herstellen van nachtwerkzaamheden moet met vrachtwagens op 30 m afstand. Hierdoor meer lichamelijke en geestelijke belasting voor reclamant.	<u>Nachtdienst</u> Wij begrijpen dat rust nodig is om te herstellen van nachtwerk. Door de aanleg van de nieuwe weg neemt de geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer af. Ook het industrielawaai vermindert op termijn. Dit betekent dat de situatie wat betreft geluid verbetert voor reclamant. De nieuwe weg is vanuit de woning van reclamant (vrijwel) niet zichtbaar door een beplante geluidswand en een groenstrook.
<u>Conclusie</u> Reclamant ziet alleen negatieve effecten van de nieuwe weg. Reclamant wil het behoud van de rustige groenstrook, niet meer vrachtverkeer en verder rust, ruimte en gezonde lucht. Reclamant geeft aan niet tegen FBE te zijn, maar tegen de nieuwe weg. Er zijn betere alternatieven. Van alternatief B hebben minder mensen overlast.	<u>Conclusie</u> Hiervoor zijn wij ingegaan op de naar voren gebrachte bezwaren. Hoe wij tot de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje zijn gekomen, is beschreven in paragraaf 2.4 van deze zienswijzennota. Daar staat beschreven dat de onderzochte routes weinig onderscheidend zijn qua milieueffecten. Andere aspecten (eigendomssituatie en kosten) hebben daarom de doorslag gegeven. Voor meer informatie verwijzen wij naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota.
<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> Reclamant verzoekt het inpassingsplan niet vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> De zienswijze van reclamant is geen reden om het inpassingsplan niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 10 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.11 DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij B.V., namens reclamant 11

De zienswijze van DAS rechtsbijstand vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en de overige ontwerp-besluiten.

De zienswijze is namens twee personen (één adres) ingediend.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Nazending</u> Bij de zienswijze is de afzonderlijke reactie van reclamant gevoegd. Deze hebben wij ontvangen als nazending.	<u>Nazending</u> Bij de beoordeling van de zienswijze is deze nazending betrokken.
<u>Inleiding</u> De zienswijze begint met een duiding van de ligging van het perceel van reclamanten gevolgd door een korte inleiding over de totstandkoming van dit plan. Ook wordt kort het plangebied geschetst.	<u>Inleiding</u> Dit nemen wij voor kennisgeving aan.
<u>Aanvaardbaar woon- en leefklimaat</u> Reclamant stelt dat er geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegarandeerd.	<u>Aanvaardbaar woon- en leefklimaat</u> In algemene zin stelt reclamant dat geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De woning van reclamant is één van de woningen die in de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat (bijlage 3 van het ontwerp-inpassingsplan) is gezien op de voor het woon- en leefklimaat van belang zijnde aspecten. Wij hebben daar geconstateerd dat sprake is van een woon- en leefklimaat dat aanvaardbaar is. Wij verwijzen naar genoemde notitie.
<u>Uitbreiding bedrijfshal</u> De uitbreiding van de bedrijfshal is te dichtbij het erf van reclamanten voorzien. Dit is niet acceptabel. Een hoogte van 15 m zorgt voor zonlichtderving, schaduwwerking, meer lawaai dichtbij de tuin en voor een aantasting van de woon- en leefomgeving. Ook de verlengde snijhal, de transportruimte en de rolverwerkingsruimte worden onacceptabel dicht op de grens gebouwd. Bij besprekingen is nota bene aangegeven dat inwaarts gezoned zou worden.	<u>Uitbreiding bedrijfshal</u> De achterkant van het perceel van reclamant grenst aan het terrein van FBE. Het ontwerp-inpassingsplan maakt op een afstand van ongeveer 6 m vanaf de perceelsgrens van reclamant bebouwing tot 15 m hoog mogelijk. Op de tussenliggende strook van ongeveer 6 m breed is geen bebouwing toegestaan (met uitzondering van geluidswerende voorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en erfafscheidingen). Dit betekent dat nieuwe bebouwing met een hoogte van 15 m mogelijk is op korte afstand vanaf het perceel van reclamant. Deze bouw mogelijkheden zijn ten noorden en ten noordwesten van de gronden van reclamant. Er zal niet of nauwelijks sprake zijn van schaduwwerking en vermindering van zonlicht. De zon draait immers van het oosten via het zuiden naar het westen. Het uitzicht vanuit de woning verandert wél als nieuwe bedrijfsbebouwing is gerealiseerd. Bij de beoordeling of voor de woning van reclamant sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is dit meegewogen.

	De bedrijfsbebouwing die mogelijk wordt gemaakt ten noorden en noordwesten van reclamant, moet in verband met de interne logistiek van FBE op deze locatie plaatsvinden. Het gaat om de keten van karton maken - snijden - verpakken - transport. Het realiseren van bedrijfsbebouwing voor deze processen is alleen mogelijk in aansluiting op de kartonlijn. Doordat de activiteiten plaatsvinden in nieuwe gebouwen met goede fundering zal de hinder van trillingen, geluid en geur niet toenemen.
<u>VNG-brochure</u> De richtafstanden van de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering worden niet gehaald. Een goed woon- en leefklimaat in relatie tot geluid en trilling is niet te waarborgen. Uitbreiding van de KM 3 en een deel van de hal nabewerking is eveneens niet acceptabel in verband met brandveiligheid. Deze activiteiten leveren nu reeds overlast op.	<u>VNG-brochure</u> De richtafstanden van de VNG-brochure worden inderdaad niet gehaald. De brochure is bedoeld voor <i>nieuwe</i> situaties en kan dus niet zonder meer worden toegepast op de situatie van FBE. Het gaat hier om een historisch gegroeide situatie. Om te voorkomen dat direct achter de woning van reclamant bebouwing wordt gerealiseerd, is daar (achter de KM3) een bebouwingsvrije strook van ongeveer 6 m breed opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. Op deze strook zijn uitsluitend een geluidswerende voorziening en waterstaatkundige bouwwerken toegestaan. Deze strook is ook van belang voor de brandveiligheid. Nieuwe bebouwing of uitbreiding van bestaande bebouwing wordt getoetst aan het inpassingsplan en aan de eisen ten aanzien van brandveiligheid en de toegankelijkheid van het terrein voor hulpdiensten. Dit is onderdeel van het vergunningverleningstraject. In de uitgevoerde onderzoeken zijn alle activiteiten bezien op effecten. De woon- en leefsituatie van reclamant achten wij aanvaardbaar. Wij verwijzen naar de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat (bijlage 3 van het inpassingsplan). In deze notitie is geconcludeerd dat het woon- en leefklimaat bij de woning van reclamant aanvaardbaar is.
<u>Geluidswand</u> De bouw van de geluidswand lijkt plaats te vinden voor de rooilijn, gelet op de verbeelding van het inpassingsplan. Het zicht vanuit het kamerraam wordt hiermee volledig ontnomen.	<u>Geluidswand</u> De geluidswand langs de zijkant van het perceel van reclamant, loopt door tot voorbij de voorgevel van de woning van reclamant en komt dus dicht bij de Volmolenweg dan de te slopen woning Volmolenweg 10. Dit beperkt weliswaar het uitzicht vanuit de woning van reclamant, maar ontnemt het zicht niet volledig. De geluidswand beschermt reclamant tegen geluid van met name vrachtwagens van en naar FBE. Reclamant wil een aanpassing van de hoek van de geluidswand. Het aanpassen van de wand, bijvoorbeeld door een andere vorm van de hoek in de geluidswand, heeft FBE laten berekenen. De aanpassing van de wand leidt tot meer geluid op de zijgevel van de woning van reclamant. Met name piekgeluid in de dagperiode neemt toe, namelijk

	met meer dan 6 dB. Dit is een forse toename. Wij vinden een toename van 6 dB ongewenst. Ook vinden wij die verhoging te groot ten opzichte van het voordeel van de verbetering van het uitzicht. Wij voldoen om die reden niet aan het verzoek van reclamant.
<u>Geluid</u> Het verkeerslawaaï op het terrein van FBE moet nog worden aangepakt. Een geluidswand dient te worden voorgeschreven achter het huis bij de erfgrens van reclamant. Overlast van een kolkenzuiger en van openstaande deuren wordt niet getolereerd.	<u>Geluid</u> Het verkeer op het terrein van FBE is meegenomen in de geluidsberekeningen die zijn uitgevoerd voor industrielawaai. Deze berekeningen zijn uitgevoerd <i>zonder</i> rekening te houden met een geluidswand aan de achterzijde van het perceel van reclamant. De uitkomst van het geluidsonderzoek is dat een geluidswand aan de achterzijde niet noodzakelijk is. Wij hebben kennisgenomen van overleggen tussen FBE en reclamant. Die overleggen leiden mogelijk tot een afspraak tussen reclamant en FBE over de bouw van een afscherming/geluidswand aan de achterzijde van het perceel van reclamant. Het inpassingsplan laat een dergelijke voorziening toe, maar verplicht deze niet. In de geluidsberekeningen is op twee locaties rekening gehouden met een kolkenzuiger. De kolkenzuiger wordt één keer per twee weken gebruikt voor een duur van 1,25 uur. De kolkenzuiger is met name van invloed op het piekgeluid in de dagperiode. Uit het onderzoek naar piekgeluid blijkt dat de woning van reclamant voldoet aan de algemene norm ten aanzien van piekgeluid in de dagperiode in alle ontwikkelsituaties. In de werkinstructie voor de werknemers van FBE staat dat deuren zo veel mogelijk gesloten moeten blijven. FBE heeft ook een wijziging van de omgevingsvergunning milieu aangevraagd. In de nog af te geven vergunning zal indien nodig een voorschrift over het zoveel als mogelijk gesloten houden van deuren worden opgenomen. De situatie van reclamant is in de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat (bijlage 3 bij de toelichting van het inpassingsplan) op belangrijke milieuaspecten beoordeeld. Daarbij is ook gekeken naar de geluidssituatie. Wij hebben geconcludeerd dat het woon- en leefklimaat voor de woning van reclamant aanvaardbaar is.

<u>Toestaan hogere waarden is onzorgvuldig</u> Het toestaan van hogere waarden voor de woningen is onzorgvuldig en het belang van omwonenden wordt hierbij uit het oog verloren.	<u>Toestaan hogere waarden is onzorgvuldig</u> Voor de woning van reclamant is geen (nieuwe) hogere waarde vastgesteld. De in 2018 vastgestelde hogere waarde van 55 dB(A) blijft ongewijzigd. Voor een aantal andere woningen is wel een (nieuwe) hogere waarde nodig. Wij verwijzen naar paragraaf 2.8.
<u>Stikstof en fijnstof</u> Reclamant is van mening dat in het woongebied nauwkeurig onderzoek dient plaats te vinden naar NO_x, NH₃, stikstof en fijn stof mede in relatie tot Natura 2000.	<u>Stikstof en fijnstof</u> In paragraaf 2.10 is beschreven hoe het effect op luchtkwaliteit is berekend. Wij vinden dit onderzoek nauwkeurig en betrouwbaar.
<u>Bebouwingspercentage</u> Het bebouwingspercentage van 65% op het terrein van FBE is niet acceptabel. Verzocht wordt om een bouwverbod achter de KM 3 en gedeelte nabewerking.	<u>Bebouwingspercentage</u> Wij vinden het bebouwingspercentage van 65% acceptabel. De regel voorkomt dat het terrein van FBE volledig bebouwd wordt. Veel onderdelen van de bedrijfsvoering zijn op een specifieke locatie vastgelegd in het ontwerp-inpassingsplan (kartonlijn, opstelstrook vrachtwagens, opslag houthips etc.), waardoor er beperkte ruimte is voor nieuwe bebouwing. Om te voorkomen dat direct achter de woning van reclamant bebouwing wordt gerealiseerd, is daar (achter de KM3) een bebouwingsvrije strook van 6 m opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. Op deze strook zijn uitsluitend een geluidswerende voorziening, waterstaatkundige bouwwerken en terreinafscheidingen toegestaan.
<u>Grafiek geluidsmetingen</u> De grafiek geluidsmetingen is incompleet nu de waarde op de woning van reclamant niet is meegenomen.	<u>Grafiek geluidsmetingen</u> Reclamant verwijst naar tabellen in het Achtergrondrapport geluid fase 1 van het MER. Dit geluidsrapport is opgesteld om de effecten van de verschillende alternatieven te bezien. In dit rapport zijn inrichtingsalternatieven op het terrein van FBE gecombineerd met de verschillende aan- en afrijdroutes. Omdat de woning van reclamant in een aantal alternatieven niet kon blijven staan, is de geluidsbelasting op de gevel van de woning bij deze alternatieven niet berekend. In de andere alternatieven is de geluidsbelasting op de woning van reclamant wel vermeld. In het Achtergrondrapport geluid fase 2 van het MER is de geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant meegenomen. Na de ter inzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan is gebleken dat de geluidsonderzoek fase 2 van het MER niet alle geluidsbronnen op het terrein van FBE goed zijn opgenomen. Zo was voor één van de bronnen de uitblaasrichting verkeerd opgenomen. Daarom heeft ARCADIS nieuwe berekeningen gemaakt met juiste gegevens van de bronnen. Wij verwijzen voor meer informatie naar paragraaf 2.8 van deze Zienswijzennota.

<u>Trillingen</u> Uit de trillingsgrafieken blijkt hoeveel trilling FBE produceert. Door de omgevingsdienst is geconstateerd dat regelgeving wordt overschreden en is het voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom bekendgemaakt. Uit het onderzoek naar trilling blijkt dat er niet aan de voorschriften wordt voldaan in de dag- en nachtperiode. Nu uit de grafieken en handhaving blijkt dat reclamant dagelijks met trilling te maken heeft en er sprake is van overschrijding van grenswaarden, zal dit met de voorgenomen uitbreiding van de erger worden.	<u>Trillingen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen op het fabrieksterrein en trillingen door verkeer op de openbare weg. Reclamant stelt terecht dat er tijdens metingen naar trillingen overschrijdingen zijn geconstateerd. In de nachtperiode werd op het moment van meten in de woon- en slaapkamer niet voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn B (trillingen voor personen). De trillingen hebben naar verwachting te maken met de wikkelininstallatie (onderdeel van de kartonmachine). FBE heeft inmiddels aanpassingen doorgevoerd aan deze installatie. De omgevingsvergunning milieu stelt als voorwaarde dat moet worden voldaan aan de SBR-richtlijn B.
<u>Geen verbetering woon- en leefklimaat</u> De woon- en leefomgeving wordt als gevolg van het plan niet beter, het plan is ruimtelijk niet aanvaardbaar en inpasbaar. Verzocht wordt om het plan niet op deze manier vast te stellen.	<u>Geen verbetering woon- en leefklimaat</u> In algemene zin zorgt het plan voor een verbetering van de woon- en leefomgeving. Niet voor iedereen verbetert de situatie voor alle milieuaspecten. Voor reclamant is de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje een verbetering. Vrachtwagens rijden in de toekomst niet meer over de Volmolenweg voor zijn woning langs. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant neemt hierdoor met 11 dB af van 56 dB naar 44 dB. Ook verbetert de verkeersveiligheid sterk. Wij vinden het inpassingsplan aanvaardbaar en inpasbaar. De zienswijze is voor ons geen aanleiding het ontwerp-inpassingsplan aan te passen.

De zienswijze van DAS rechtsbijstand namens reclamant 11 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen of de overige ontwerp- besluiten te wijzigen.

3.12 OMVR advocaten, namens reclamant 12

De zienswijze is namens twee personen (één adres) ingediend.

De zienswijze van reclamant 12 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ontvankelijkheid</u>	<u>Ontvankelijkheid</u>

De zienswijze begint met te onderbouwen dat reclamant belanghebbende is en dat de zienswijze tijdig is ingediend. Dit in verband met de ontvankelijkheid.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan. Overigens is het niet noodzakelijk om belanghebbende te zijn om een zienswijze in te kunnen dienen.
<u>Voorkeursalternatief</u> Het realiseren van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is een doelstelling van het inpassingsplan. Besluitvorming over ruimtelijke plannen vraagt om een integrale afweging tussen belangen. In het MER is onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven. Mede op basis daarvan is het voorkeursalternatief gekozen dat in het inpassingsplan is vastgelegd. Gekozen is voor route E. Hiertegen maakt reclamant bezwaar. Er zijn betere alternatieven. In de zienswijze wordt geciteerd uit bijlage 2 van de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan: Van alternatieven naar een VKA. Reclamant stelt dat kennelijk de aankoop van gronden van derden alsmede de daarmee samenhangende kosten, doorslaggevend zijn geweest voor de keuze voor route E. Reclamant meent dat hiermee de keuze voor route E onvoldoende is onderbouwd en het besluit niet op een deugdelijke motivering berust. Route E scoort immers slechter op verkeersveiligheid, oppervlakte groen, groenbeleving, stedenbouwkundige structuur en visuele beleving dan de routes A, B en C. Er dienen kostbare maatregelen getroffen te worden om deze onderwerpen te mitigeren, maar ook na het treffen van deze mitigerende maatregelen zijn de milieueffecten nadeliger ten opzichte van de andere routes. Uit het plan volgt niet wat deze mitigerende maatregelen kosten en hoe deze kosten zich verhouden tot de kosten van de andere routes. Vanuit milieuoogpunt is het wenselijk om het voorkeursalternatief te baseren op het meest milieuvriendelijke alternatief. De aankoop van meer gronden is doorslaggevend geweest. Uit het plan blijkt niet of bezien is of er bereidheid is tot verkoop van gronden. Reclamant meent dat ten onrechte gewicht is toegekend aan een veronderstelde	<u>Voorkeursalternatief</u> Hiervoor in paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. In paragraaf 2.4 is te lezen dat uit het MER fase 1 volgt dat geen van de routes A tot en met E er direct in positieve of negatieve zin uitspringt. Het belangrijke milieuaspect verkeerlawaaai is niet onderscheidend. In alle alternatieven blijft het aantal gehinderden (bijna) gelijk. Wel verschuift de locatie van de gehinderden in de alternatieven die in een nieuwe aan- en afrijdroute voorzien (A, B, C en E). Reclamant haalt een passage aan uit de notitie Van alternatieven naar een VKA. Daarin staat dat route E op een aantal aspecten minder scoort dan de routes A, B en C. De verschillen zijn niet groot. Met optimalisaties is route E vergelijkbaar qua milieuaspecten met de routes A, B en C. Het is niet verplicht om in een MER het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) mee te nemen. Dat was in het verleden wel het geval. Ook is het niet verplicht om het VKA te baseren op een MMA. De keuze voor route E is mede gemaakt op een financiële doorrekening die voor alle aan- en afrijdroutes op hetzelfde globale detailniveau is gemaakt. Route E is de meest kosteneffectieve oplossing. De optimalisaties van route E werken inderdaad kostenverhogend. Het verschil in kosten blijft bestaan ook als mitigerende maatregelen worden meegenomen, want bij alle routes zijn mitigerende maatregelen nodig. Route E is, op de bestaande route D na, de enige route waarvoor geen woningen hoeven te worden gesloopt en waarvoor geen bedrijfsgronden met bebouwing van andere bedrijven nodig zijn. In de andere alternatieven moeten woningen worden aangekocht, moeten andere bedrijven verplaatsen of worden heringericht en moeten (delen van) van die bedrijven worden aangekocht. Uit onderzoek is gebleken dat het gaat om gronden met verschillende bewoners en van verschillende bedrijven. Wij vinden, anders dan reclamant, dat het aankopen en slopen van

“maatschappelijk impact” zonder dat concreet onderzoek is gedaan naar grondposities. Ook is niet duidelijk waarom de eventuele aankoop van grond doorslaggevend is geweest. Er is bovendien weinig draagvlak voor route E onder de bewoners in tegenstelling tot route B. De maatschappelijk impact van route E is in die zin groter. Niet onderbouwd is in welk opzicht de belangen van de bewoners bij de besluitvorming zijn betrokken en waarom aan die belangen minder gewicht is toegekend.	woningen en het verplaatsen en/of herinrichting van bedrijven in combinatie met aankopen van (delen van) gronden met bebouwing van die bedrijven, een forse maatschappelijke impact heeft. Alle benodigde gronden voor de aanleg van route E zijn inmiddels in eigendom bij de gemeente en/of provincie. Het is ons bekend dat niet iedereen in Eerbeek een voorkeur heeft voor de nieuwe route langs 't Haagje. Er is echter geen keuze mogelijk is, waarmee iedereen in Eerbeek in kan stemmen. Voor veel mensen verbetert de situatie met de nieuwe gekozen ontsluiting. Er zijn echter ook mensen die teleurgesteld zullen zijn omdat de nieuwe route dicht bij hun huis komt te liggen. Bij het maken van de keuze van route E zijn wij zorgvuldig te werk gegaan. Met de keuze voor route E verbetert de verkeerssituatie rond FBE. De situatie is verkeersveiliger is en kan goed worden ingepast in de omgeving.
<u>Aantasting woon- en leefklimaat</u> Een specifieke doelstelling van het inpassingsplan is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor direct omwonenden. Door te kiezen voor alternatief E, lijkt aan deze doelstelling voorbij te worden gegaan. De “maatschappelijke impact” (aankoop van gronden van derden) is kennelijk doorslaggevend geweest. Reclamant meent dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening en een deugdelijke belangenafweging, gekozen had moeten worden voor route B. Dit alternatief is milieuvriendelijker en heeft een draagvlak bij omwonenden.	<u>Aantasting woon- en leefklimaat</u> Wij zijn het niet eens met reclamant. Wij verwijzen naar wat wij hiervoor bij de beoordeling van deze zienswijze hebben aangegeven.
<u>Niet zorgvuldige totstandkoming besluit</u> Het is besluit is niet zorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd. Verzocht wordt de zienswijze gegrond te verklaren en een nieuw besluit te nemen met inachtneming van deze zienswijze	<u>Niet zorgvuldige totstandkoming besluit</u> Wij hebben het inpassingsplan zorgvuldig voorbereid. Het besluit is dus met de nodige zorgvuldigheid genomen. Wij zien geen aanleiding om het ontwerp-inpassingsplan naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen.

De zienswijze van OMVR advocaten namens reclamant 12 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.13 Reclamant 13

De zienswijze is door twee personen (één adres) ingediend.

De zienswijze van reclamant 13 vermeldt geen onderwerp, maar duidelijk is dat de zienswijze zich richt op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Bescherming leefbaarheid</u> Het inpassingsplan beoogt de overlast aan banden te leggen en de leefbaarheid te beschermen. Door de aanleg van de nieuwe ontsluitingsroute wordt hieraan niet voldaan. Reclamant denkt dat de overlast groter wordt en de leefbaarheid verslechtert. De oude groenzone met prachtige bomen verdwijnt, de beek verliest zijn natuurlijke loop en er passeren dagelijks 300 vrachtwagens langs woongebieden. Dit betekent geluidsoverlast en trillingen. Reclamant denkt dat kosten een belangrijke rol hebben gespeeld. Er is een beter alternatief. Verzocht wordt nog eens naar het andere alternatief te kijken omdat woongebieden dan worden gemeden.	<u>Bescherming leefbaarheid</u> Het inpassingsplan beoogt niet <i>alle</i> overlast weg te nemen. Dit is niet mogelijk. FBE is een industrieel bedrijf, gelegen vlak bij het centrum van Eerbeek en omgeven door woningen. Door de ligging en de aard van het bedrijf zal altijd enige vorm van hinder in de directe omgeving van FBE worden ervaren. Doel van het inpassingsplan is om mogelijke overlast te beperken tot een aanvaardbaar niveau. De huidige aan- en afrijdroute van FBE loopt door woonstraten die hiervoor niet geschikt zijn (Volmolenweg/Coldenhovenseweg). Opstoppen en gevaarlijke situaties zijn het gevolg. De nieuwe weg verbetert de ontsluiting van FBE en vergroot de verkeersveiligheid. De nieuwe weg wordt zorgvuldig landschappelijk ingepast. De gevolgen van de ontwikkelingen die in het ontwerp-inpassingsplan zijn opgenomen, zijn uitgebreid onderzocht. Ook op geluid en trilling. Per saldo heeft de aanleg van de nieuwe weg een positief effect op de omgeving. Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. De keuze voor de weg door 't Haagje is zorgvuldig tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. Wij zien op basis van wat reclamant naar voren brengt geen aanleiding om de gemaakte keuze te heroverwegen.

De zienswijze van reclamant 13 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.14 Reclamant 14

De zienswijze is door twee personen (één adres) ingediend.

De zienswijze van reclamant 14 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Voorkeursalternatief</u> De route door 't Haagje is niet het beste alternatief. Alternatief A is de beste optie, want de minst gehinderden.	<u>Voorkeursalternatief</u> De keuze voor de weg door 't Haagje is zorgvuldig tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. In paragraaf 2.4 is te lezen dat het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de onderzochte alternatieve aan- en afrijdroutes bijna gelijk is. Dit is niet onderscheidend. Voor route A moeten wel verschillende woningen worden gesloopt en (een deel van) een bedrijf worden heringericht en aangekocht. Wij zien op basis van wat reclamant naar voren brengt geen aanleiding om de gemaakte keuze te heroverwegen.
<u>Zwaar verkeer en trillingen</u> Uitbreiding van de productie betekent meer zwaar verkeer en meer trillingen. Er zijn nu al scheuren in huizen en funderingen.	<u>Zwaar verkeer en trillingen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen door verkeer op de openbare weg.
<u>Waardevermindering woning</u> Waardevermindering van de woning als gevolg van de nieuwe weg. Uitzicht verdwijnt. Straks uitzicht op geluidswand.	<u>Waardevermindering woning</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door de provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een "normaal maatschappelijk risico" van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
<u>Verdwijnen oude bomen</u>	<u>Verdwijnen oude bomen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht.

Door het kappen van de oude bomen langs de beek verdwijnt het uitzicht. Herplant is goed, maar het duurt 20-80 jaar voor de bomen groot zijn.	Aanvullend merken wij het volgende op. Inheemse en streekeigen beplanting is voor de nieuwe aanplant het uitgangspunt. Hierbij is diversiteit belangrijk. De nieuwe aanplant voorziet dan ook in diversiteit van groeisnelheden. Daarnaast is in het beplantingsplan rekening gehouden met de aanplantmaat van de boom zodat deze bij aanplant al wat volume heeft.
<u>Verkeerslawaaai en verkeersbewegingen</u> Toename van de productie betekent meer verkeerslawaaai door verkeersbewegingen van en naar FBE.	<u>Verkeerslawaaai en verkeersbewegingen</u> Door de verhoging van de productie gaat er inderdaad meer vrachtverkeer van en naar FBE rijden. De gevolgen hiervan voor verkeerslawaaai zijn onderzocht en terug te vinden in het Achtergrondrapport geluid fase 2 van het MER en in het Reconstructieonderzoek fase 2. Wij vinden het verkeerslawaaai aanvaardbaar.
<u>Stikstof en fijnstof</u> Door meer vrachtverkeer, meer uitstoot van fijn stof en stikstof. De elektrische vrachtwagens zijn positief, maar een beperkt aandeel van alle vervoerbewegingen.	<u>Stikstof en fijnstof</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend.
<u>Gezondheid</u> De verdere groei van FBE is niet goed voor de gezondheid en de luchtkwaliteit.	<u>Gezondheid</u> In het MER is een aandacht besteed aan gezondheid. Gekeken is naar het <i>integrale gezondheidseffect</i> . Dat geldt zowel voor de keuze van de route (Achtergrondrapport gezondheid fase 1) als voor de onderzoeken die betrekking hebben op het gekozen voorkeursalternatief (VKA) (Achtergrondrapport gezondheid fase 2). De beoordeling van het integraal gezondheidseffect van het VKA en de ontwikkelsituaties (fase 2 van het MER) is voor alle ontwikkelsituaties neutraal (0). Dit betekent dat per saldo geen negatieve effecten te verwachten zijn. De relevante thema's op basis waarvan het integrale gezondheidseffect is beoordeeld zijn: geluid, lucht, geur, trillingen, verkeersveiligheid, aanwezigheid van groen, visuele beleving en grof stof. Naast deze integrale beoordeling is ook bij diverse onderzoeken (o.a. geluid, trilling) beoordeeld of bij individuele woningen aan wet- en regelgeving wordt voldaan. Het gezondheidsrapport van het MER geeft geen inzicht in effecten voor individuele woningen. Daarom hebben wij een aantal zwaarst belaste woningen beoordeeld op diverse milieuthema's. Wij verwijzen naar de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze notitie is bijlage 3 bij de toelichting op het inpassingsplan. Op deze wijze hebben wij de toekomstige situatie van een aantal woningen inzichtelijk gemaakt.

	Wij vinden - gelet op de uitkomst van de onderzoeken - dat het woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen aanvaardbaar is. Dat geldt zowel voor de omgeving van FBE als geheel als voor individuele woningen gelegen in de directe nabijheid van FBE. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden.
<u>Rust in tuin</u> Reclamant geeft aan door de nieuwe weg ook vrachtverkeer achter de woning te krijgen. Er blijft weinig rust over in de tuin. Overig vrachtverkeer naar het centrum van Eerbeek blijft over de Coldenhovenseweg rijden. Met alternatief A is dit minder. Ook autoverkeer rijdt in de toekomst achterlangs en vervolgens voorlangs om naar het dorp te rijden. Dus zowel voor als achter extra verkeer.	<u>Rust in tuin</u> Zoals uit paragraaf 2.9 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de nieuwe weg is 30 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) is 48 dB of minder (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dit blijft binnen de voorkeurswaarde van 48 dB volgens Wet geluidhinder voor 50 km wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaai) is in de referentiesituatie 59 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 58 dB. Dus een beperkte afname ten opzichte van de referentiesituatie. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Bij het geluid van de wegen samen wordt geen aftrek toegepast. In de toekomst rijdt er voor en achter de woning van reclamant verkeer. De situatie verandert hierdoor voor reclamant. Aan de voorzijde neemt het verkeer wel af: de weg direct voor de woning van reclamant is niet langer de aan- en afrijdroute van en naar FBE. Er is geen toename van verkeer vóór de woning van reclamant. Wel zal enig vrachtverkeer via de Coldenhovenseweg naar het centrum van Eerbeek rijden. Dit zijn echter zeer beperkte aantallen. Zoals hiervoor vermeld neemt de geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen af van 59 dB naar 58 dB. Dit is - ondanks dat er minder verkeer voor de woning langs rijdt - maar een beperkte afname. Dat komt doordat de geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant in belangrijke mate wordt bepaald door het geluid van de Coldenhovenseweg/Loubergweg.

	Langs de nieuwe weg komen geluidswanden ter bescherming van de rust in de achtertuin van de woning van reclamant. Wij vinden de nieuwe situatie aanvaardbaar. Hiervoor in paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E).
<u>Vermindering leefbaarheid</u> Door uitbreiding van FBE en de komst van de nieuwe weg vermindert de leefbaarheid. Voorbeeld: de Volmolenweg wordt eenrichtingsverkeer waardoor de buurt moet omrijden als gevolg van de groei van FBE.	<u>Vermindering leefbaarheid</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant. De Volmolenweg wordt deels een doodlopende weg voor gemotoriseerd verkeer en niet een eenrichtingsweg. Over het omrijden van auto's door het wijzigen van de situatie in de Volmolenweg merken wij het volgende op. De nieuwe weg leidt tot een geringe verschuiving van verkeersstromen voor personenautoverkeer. De effecten van die geringe verschuiving zijn aanvaardbaar. Fietsverkeer en voetgangers kunnen de gehele Volmolenweg blijven gebruiken.
<u>Verkeersveiligheid</u> Als de nieuwe weg er is rijdt er vrachtverkeer op de Wethouder Sandersstraat en op de Volmolenweg. Dit is een verslechtering van de verkeersveiligheid voor kinderen.	<u>Verkeersveiligheid</u> Belangrijk voor verkeersveiligheid is dat een duidelijke heldere verkeerssituatie wordt gemaakt. De verkeerssituatie moet zijn afgestemd op de routes en op de verschillende gebruikers van de routes. Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan.

	In het wegontwerp is de Volmolenweg, tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg, geen doorgaande verbinding meer. In de nieuwe situatie rijden er ongeveer 900 voertuigen per dag op de nieuwe weg. 350 van die voertuigen zijn vrachtwagens. De meeste van die vrachtwagens rijden van en naar FBE. Een klein deel van de vrachtwagens (bijvoorbeeld vuilniswagens) gebruikt de nieuwe route om via de Volmolenweg de achterliggende wijk te bereiken. De vormgeving en inrichting van de kruispunten met de nieuwe weg zijn zodanig vormgegeven dat ook het fietsverkeer voorrang heeft en er veilige looproutes zijn.
<u>Werkgelegenheid/uitbreiding industrie</u> Behoud van de bestaande werkgelegenheid bij FBE is voldoende aldus reclamant. Uitbreiding is niet nodig. Door automatisering zullen de extra arbeidsplaatsen in de toekomst beperkt zijn. Dit moet niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Reclamant is tegen verder uitbreiding van de industrie (ten opzichte van productie 2022). Uitbreiding gaat ten koste van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.	<u>Werkgelegenheid/uitbreiding industrie</u> FBE toekomstbestendig te maken én een aanvaardbaar woon- en leefklimaat borgen is het doel van het inpassingsplan. Om FBE voor de toekomst te behouden is het verhogen van de productiecapaciteit (binnen de vergunning) nodig. FBE investeert in het moderniseren en verbeteren van de productieprocessen. Deze veranderingen hebben vrijwel geen effect op de werkgelegenheid, maar zijn wel nodig om FBE voor de toekomst te behouden. Mogelijk neemt het aantal arbeidsplaatsen bij FBE iets toe. Naast deze directe werkgelegenheid bij FBE, is het bedrijf ook van belang voor andere bedrijven in de regio (indirecte werkgelegenheid). FBE investeert ook in voorzieningen die voor het woon- en leefklimaat van belang zijn zoals geluidswanden, groene zones en opstelplekken voor vrachtwagens. De uitbreiding van de productiecapaciteit gaat zo niet ten koste van de leefbaarheid. Door de aanleg van de weg door 't Haagje verbetert de verkeersveiligheid. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor de belangen van omwonenden. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt.
<u>Participatie</u> Reclamant heeft het gevoel wel in gesprek te zijn geweest met de provincie maar dat er maar beperkt iets gedaan is met de wensen.	<u>Participatie</u> Om te komen tot de plannen die zijn opgenomen in het inpassingsplan is een intensief participatieproces doorlopen. Niet alle ingebrachte wensen en eisen kunnen in zo'n proces een plek krijgen. Er moeten altijd afwegingen/keuzes gemaakt worden. Wij hebben naar aanleiding van de reacties van de omgeving ten aanzien van de huidige verkeerssituatie een nieuw onderzoek naar alternatieve aan- en afrijdroutes uitgevoerd en meer routes onderzocht.

	De resultaten van dit onderzoek kunnen op individueel niveau tot een minder gewenste uitkomst leiden. Na de keuze voor het voorkeursalternatief hebben wij zo veel als mogelijk wensen vanuit de omgeving ingepast in het ontwerp-inpassingsplan. In de Verantwoordingsnotitie participatie (bijlage 4 bij het inpassingsplan) is terug te lezen hoe wij zijn omgegaan met ingekomen reacties en hoe wij omwonenden hebben betrokken. Er is een zorgvuldig proces doorlopen.
--	--

De zienswijze van reclamant 14 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.15 Reclamant 15

De zienswijze is door vier personen (één adres) ingediend en ondertekend.

De zienswijze van reclamant 15 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Belanghebbende</u> In de zienswijze is aangegeven dat reclamant belanghebbende is gezien de korte afstand tot de groenstrook 't Haagje en de gevolgen van de nieuwe weg voor zijn woonomgeving.	<u>Belanghebbende</u> Wij nemen dit voor kennisgeving aan. Overigens is het niet noodzakelijk om belanghebbende te zijn om een zienswijze in te kunnen dienen.
<u>Alternatievenonderzoek</u> Reclamant maakt hierna opmerkingen over de alternatievenkeuze en het voorkeursalternatief.	<u>Alternatievenonderzoek</u> Hiervoor in paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. Wij verwijzen daarnaar.
<u>Draagvlak</u> Draagvlak voor route E ontbreekt bij reclamant en de overige bewoners van de Eerbeekse Enk. Dit is kenbaar gemaakt (petitie, brief). Het gebrek aan draagvlak is onvoldoende in de afweging betrokken en gemotiveerd.	<u>Draagvlak</u> Bij de keuze voor route E is er rekening mee gehouden dat route E geen draagvlak heeft onder de door reclamant genoemde bewoners. Dit blijkt uit de brief waarmee Gedeputeerde Staten Provinciale Staten hebben geïnformeerd over de keuze voor route E. In de brief aan de staten van 21 november 2021 staat het volgende: <i>We zijn ons ervan bewust dat een brede groep omwonenden een andere voorkeur voor een aan- en afrijdroute heeft dan de gekozen aan- en</i>

	<i>afrijdroute E (zie bijlage 6). De verschillen in de m.e.r.-beoordeling zijn te klein om op basis hiervan op hun voorkeur uit te komen.</i>
<u>Fijnstof</u> Hoe kan het dat bij toename van vrachtwagenbewegingen fijn stof niet significant toeneemt. Onvoldoende wordt dit toegelicht en gemotiveerd.	<u>Fijnstof</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend.
<u>Gronden</u> De aankoop van gronden van derden en de kosten zijn doorslaggevend geweest bij de keuze voor route E. De keuze is hiermee onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd. Route E scoort op diverse genoemde aspecten slechter dan de routes A, B en C. De kosten van de mitigerende maatregelen zijn onvoldoende in beeld gebracht en de kosten voor variant C zijn onvoldoende onderzocht.	<u>Gronden</u> De mogelijke aankoop van gronden en de kosten zijn inderdaad onderdeel geweest van de brede afweging om te komen tot een VKA. Als overheid willen wij op een zorgvuldige wijze omgaan met de financiële middelen waarover wij beschikken. Reclamant haalt een passage aan waarin staat dat route E op een aantal aspecten minder scoort dan de routes A, B en C. De verschillen zijn echter niet groot. Met optimalisaties is route E vergelijkbaar qua milieuaspecten met de routes A, B en C. De keuze voor route E is mede gemaakt op een financiële doorrekening die voor alle aan- en afrijdroutes op hetzelfde globale detailniveau is gemaakt. Route E is de meest kosteneffectieve oplossing. De optimalisaties van route E werken kostenverhogend. Het verschil in kosten blijft bestaan ook als mitigerende maatregelen worden meegenomen, want bij alle routes zijn mitigerende maatregelen nodig. Route E is, op de bestaande route D na, de enige route waarvoor geen woningen hoeven te worden gesloopt en waarvoor geen bedrijfsgronden met bebouwing van andere bedrijven nodig zijn. In de andere alternatieven moeten woningen worden aangekocht, moeten andere bedrijven verplaatsen of worden heringericht en moeten (delen van) van die bedrijven worden aangekocht. Met name route C waar reclamant de voorkeur voor heeft, betekent de sloop van meerdere woningen. Route C heeft dan ook een forse maatschappelijke impact. Alle benodigde gronden voor de aanleg van route E zijn inmiddels in eigendom bij de gemeente en/of provincie.

	Hiervoor in paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. Wij verwijzen hiernaar. Met de keuze voor route E verbetert de verkeerssituatie rond de ontsluiting van FBE. De situatie is verkeersveiliger dan de bestaande situatie en kan goed worden ingepast in de omgeving.
<u>Maatschappelijk belang</u> Voor de routes A, B en C is het maatschappelijk belang beperkt (beperkte aankoop van bedrijven/woningen nodig). Met de keuze voor route E worden veel bewoners getroffen met nadelige effecten door de nieuwe ontsluitingsroute. Onvoldoende is onderbouwd hoe de maatschappelijke impact en het belang van de bewoners van de Eerbeekse Enk bij besluitvorming zijn betrokken en waarom aan hun belang minder gewicht is toegekend.	<u>Maatschappelijk belang</u> Het is ons bekend dat er niet bij iedereen in Eerbeek draagvlak is voor route E. Er is echter geen enkele route waarmee iedereen in Eerbeek in kan stemmen. Voor veel mensen verbetert de situatie met de nieuwe gekozen ontsluiting. Er zijn echter ook mensen waarvoor geldt dat de nieuwe route dicht bij hun huis komt te liggen. Dit geldt voor de bewoners van de Eerbeekse Enk. Bij het maken van de keuze van route E zijn wij zorgvuldig te werk gegaan en hebben wij ook de belangen van de bewoners langs de nieuwe ontsluitingsroute meegewogen. Voor de routes A, B en C moeten diverse bedrijfsterreinen worden aangepast en woningen en andere gebouwen (deels) worden gesloopt: A: Coldenhovenseweg 17 en 19, Volmolenweg 8 en bedrijventerrein Machinefabriek Eerbeek met opslagloods B: Coldenhovenseweg 39, Volmolenweg 8 en bedrijventerrein Machinefabriek Eerbeek met opslagloods C: Coldenhovenseweg 45/47, Volmolenweg 2, 4, 6 en 8 en Loubergweg 3 (voormalig Politiekantoor). Wij vinden gelet hierop de maatschappelijke impact van de route A, B en C niet beperkt. Daar staat tegenover dat route E zodanig kan worden ingepast dat voor de bewoners van de Eerbeekse Enk nog altijd sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de afweging van de belangen, weegt het belang van de maatschappelijke impact van de routes A, B en C zwaarder dan het belang van de effecten die de bewoners van de Eerbeekse Enk ondervinden vanwege route E.
<u>Groen</u> Groen in de leefomgeving is belangrijk. Onvoldoende is gekwantificeerd wat de waarde van het groen is en welke maatschappelijke kosten hiermee gemoeid zijn. Dit is onvoldoende in de afweging van de varianten betrokken. Hierdoor zijn alle kosten	<u>Groen</u> Onderkend is het belang van groen voor de woonomgeving. In het Achtergrondrapport gezondheid fase 1 van het MER is voor de verschillende alternatieve routes het effect in beeld gebracht. De hoeveelheid groen, de toegankelijkheid en de mate waarin het groen openbaar is en te gebruiken is om te verblijven en te bewegen zijn per alternatief beoordeeld. Ook is in het

onvoldoende in beeld gebracht en is de economische haalbaarheid niet aangetoond.	rapport aandacht besteed aan zichtbaarheid van het groen. Bij de keuze van route E is het “groen” wel degelijk meegewogen. De nieuwe weg loopt door de groenzone langs het 't Haagje. De groenzone neemt daardoor in omvang af. De groenzone en de beek worden na aanleg van de weg op een zorgvuldige manier heringericht.
<u>Visie Centrum Eerbeek en Eerbeekse beek</u> November 2021 heeft de raad van de gemeente Brummen de visie vastgesteld. De uitgangspunten van dit beleid worden door de provincie genegeerd en het inpassingsplan doet onvoldoende recht aan de uitgangspunten van de visie en tast deze aan. Dit doordat vrachtverkeer strak langs de aangepast beekloop komt te rijden. Er is geen sprake van verbetering van de herkenbaarheid van de beek. Het verdwijnen van groen, bomen en het verleggen van de beek, tast de ruggengraad van Eerbeek aan.	<u>Visie centrum Eerbeek en Eerbeekse beek</u> Wij hebben rekening gehouden met deze visie van de gemeente Brummen. De visie onderkent dat een goede afstemming tussen de verschillende projecten en tussen de visie en het inpassingsplan binnen Eerbeek-Loenen 2030 nodig is. Het moment van vaststellen van de visie was tegelijk met het bepalen van een voorkeursalternatief voor de aan- en afrijdroute van en naar FBE. In de gemeentelijke visie is voor de groenzone 't Haagje aangegeven dat de inrichting nader wordt bepaald in afstemming op provinciaal inpassingsplan voor FBE (blz. 88 van de visie). Om die reden is de keuze voor de inrichting van dit deel van de beek- en groenzone bepaald in het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving. Van strijdigheid met de gemeentelijk visie is geen sprake.
<u>Toekomstvisie 2030 innoveren met oude waarden</u> Het inpassingsplan tast de kernwaarde: “samen gezond wonen, werken en leven” aan. Variant E scoort slechter dan de overige varianten. Het inpassingsplan trekt een onjuiste conclusie.	<u>Toekomstvisie 2030 innoveren met oude waarden</u> Hiervoor hebben wij al opgemerkt dat route E op een aantal aspecten minder scoort dan de routes A, B en C. De verschillen zijn echter niet groot. Met optimalisaties is route E vergelijkbaar qua milieuaspecten met de routes A, B en C. Het inpassingsplan legt de weg door 't Haagje vast die op basis van de brede afweging is gekozen.
<u>Verkeersveiligheid</u> Route E scoort minder goed op verkeersveiligheid dan de routes A, B en C. Voor route E zijn optimalisaties mogelijk. Onvoldoende is aangetoond dat deze optimalisaties werken. Met name het deel tussen 't Haagje, Wethouder Sandersstraat en Coldenhovenseweg waar alle verkeerstromen samen komen, wordt onvoldoende toegelicht en beoordeeld. Deze kruising wordt ook drukker door het afsluiten van de Volmolenweg. In paragraaf 6.2.2 van de toelichting van het inpassingsplan is deze situatie onvoldoende in ogenschouw genomen.	<u>Verkeersveiligheid</u> Route E is op basis van een brede afweging gekozen als de voorkeursroute. Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. De Wethouder Sandersstraat wordt iets drukker tussen de Coldenhovenseweg/Loubergweg en de nieuwe weg naar FBE. De nieuwe weg is de route voor verkeer naar FBE en naar het westelijk deel van de Volmolenweg. Omdat een deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de Coldenhovenseweg/Loubergweg en de nieuwe weg door 't Haagje drukker wordt, wordt dit deel van de Wethouder Sandersstraat aangepast:

Daarnaast kan het feitelijk gebruik afwijken van het veilig gebruik van de weg. De handhaafbaarheid van de maatregelen is niet duidelijk. Mogelijk feitelijk gebruik is onvoldoende in de afweging betrokken.	- de weg wordt verbreed zodat voertuigen elkaar veilig kunnen passeren; - er komt een plek voor voetgangers om veilig over te steken; - de voorrangssituatie bij de nieuwe weg is gericht op de verkeersveiligheid van fietsers. De inrichting met een duidelijke en overzichtelijke voorrangskruising bij zowel de Wethouder Sandersstraat als de Volmolenweg zorgt voor een verkeersveilige situatie.
<u>Verkeersafwikkeling</u> Door gedeeltelijke afsluitingen van de weg 't Haagje en de Volmolenweg zal sprake zijn van extra omrijden. Het effect van de verkeersafwikkeling voor de woonstraat Jan Mankesstraat is niet onderzocht. Reclamant verwacht daar meer verkeer. Dit is een direct negatief effect van het inpassingsplan en de beoogde herinrichting van 't Haagje.	<u>Verkeersafwikkeling</u> Gelet op de opbouw van de wijk gelegen ten westen van de nieuwe weg door 't Haagje is de meest voor de hand liggende route vanaf de Coldenhovenseweg/Louberg naar de wijk (in de nieuwe situatie)(en vice versa) de route via de nieuwe weg. Een beperkt aantal voertuigen zal mogelijk een andere route gaan rijden, bijvoorbeeld via de Jan Mankesstraat. Het westelijk deel van de Volmolenweg en de Jan Mankesstraat zijn onderdeel van hetzelfde woongebied met een vergelijkbare weginrichting (30 km/u-zone). Beide wegen zijn geschikt om het verkeer dat hoort bij de woonwijk af te wikkelen. Eventueel extra verkeer leidt dan ook niet tot problemen op die wegen.
<u>Goede ruimtelijke ordening</u> Op de verbeelding van het inpassingsplan ontbreken woningen (Coldenhovenseweg 36-38, Volmolenweg 10 en 18). Aan de Coldenhovenseweg zijn woningen bestemd als bedrijf met de aanduiding kantoor. Hiermee wordt onvoldoende recht gedaan aan de huidige situatie. Reclamant stelt twijfel te hebben of bij het huidige gebruik voldaan kan worden aan de geldende milieuregels. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	<u>Goede ruimtelijke ordening</u> De woningen Coldenhovenseweg 36 en 38 zijn voormalige bedrijfswoningen van FBE. Op dit moment wonen hier oud-medewerkers van het bedrijf. Nadat de huidige huurders zijn verhuisd, worden deze woningen gesloopt. In de plannen en de onderzoeken is hiermee rekening gehouden. De woningen Volmolenweg 10 en 18 zijn eigendom van FBE. Onderdeel van de plannen van FBE is om deze woningen te slopen om een goede inrit met geluidswanden en groen aan de Volmolenweg te kunnen realiseren. Coldenhovenseweg 22 en 30 zijn villa's. Deze staan op het terrein van FBE en zijn van oorsprong oude directeurswoningen. De villa Coldenhovenseweg 22 staat leeg. FBE realiseert hier kantoorruimte. De villa aan de Coldenhovenseweg 30 wordt op dit moment nog bewoond. Zodra de huidige huurder verhuist, wordt ook deze villa in gebruik genomen als kantoorruimte door FBE. De panden Coldenhovenseweg 22 en 30 zijn in het inpassingsplan aangeduid als "karakteristiek". Er gelden regels voor het wijzigen van de panden aan de buitenkant en voor sloop.

	Bij de planontwikkeling is per pand bezien of behoud mogelijk is en zo ja, welke functie passend. Behoud van de woonfunctie voor deze panden is vanwege de ligging op en nabij het terrein van FBE niet wenselijk.
<u>Informatievoorziening</u> Bezwaar wordt gemaakt tegen de ongelijkheid van de informatievoorziening. Gedoeld wordt op het feit dat het inpassingsplan is te raadplegen via de website ruimtelijkeplannen.nl., downloaden is niet mogelijk. De leesbaarheid en grafische weergave is slecht. Er is geen andere mogelijkheid om de stukken thuis te lezen en te raadplegen. De omvang en complexiteit van de rapportages is dermate dat het voor een individuele burger nauwelijks te controleren is.	<u>Informatievoorziening</u> Wij zijn verplicht het inpassingsplan op www.ruimtelijkeplannen.nl te publiceren. Wij realiseren ons dat het raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl van een complex en omvangrijk project niet gemakkelijk is. Wij hebben geprobeerd om de stukken zo publieksvriendelijk mogelijk te presenteren. Zo bevat het MER een samenvatting. In deze samenvatting is in een beperkt aantal pagina's terug te lezen wat er in het gehele MER (fase 1 en 2) staat. Ook hebben wij zoveel als mogelijk toegankelijke taal gebruikt bij het schrijven van voor de omgeving belangrijkste documenten, zoals de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat (bijlage 3 bij de toelichting op het inpassingsplan). Op ruimtelijkeplannen.nl is het mogelijk om alle stukken (MER en Inpassingsplan en alle bijlagen) digitaal in te zien. Daarnaast stond op de website eerbeekloenen2030.nl een overzicht van alle beschikbare stukken. Alle achtergrondrapporten waren te downloaden als PDF. Een papierenversie van het ontwerp-inpassingsplan, de MER en de andere bijlagen hebben fysiek ter inzage gelegen van 12 januari 2023 tot en met 22 februari 2023. Verder was er op 19 januari 2023 een informatiebijeenkomst over het ontwerp-inpassingsplan en de andere ontwerp-besluiten. Kortom wij hebben veel gedaan om omwonenden en andere belangstellenden goed te informeren. Wij zijn daarbij zorgvuldig te werk gegaan en hebben geprobeerd de complexe inhoud, op een toegankelijke manier onder de aandacht te brengen.
<u>Goede ruimtelijke ordening</u> Reclamant concludeert dat met dit plan vrachtverkeer met hogere intensiteiten dicht bij zijn woning komt. De overlast, in allerlei vormen (verkeersbewegingen, verkeersveiligheid, stof, uitlaatgassen, geluid en trillingen) stijgt in plaats van vermindert. Hierdoor is het besluit niet zorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd. Daarmee is geen sprake van goede ruimtelijke ordening.	<u>Goede ruimtelijke ordening</u> Hiervoor zijn wij in de beoordeling al ingegaan op de aspecten verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend.

	Zoals uit paragraaf 2.9 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. De woning van reclamant is niet betrokken in het Reconstructieonderzoek fase 2 van het MER. Wel zijn woningen bekeken, die ongunstiger liggen ten opzichte van de nieuwe weg dan de woning van reclamant. Dat betekent dat het geluid op de woning van reclamant gelijk of lager is dan de onderzochte woningen. Volgens het Reconstructieonderzoek varieert het geluid van alleen de nieuwe weg op de gevels van omliggende woningen tussen de 13 dB en 36 dB (met aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). Dat is lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die geldt voor 50 km-wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 46 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 47 dB. Dit is een beperkte toename. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor. De waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Bij het geluid van de wegen samen wordt geen aftrek toegepast. De geluidsbelasting is, ook zonder aftrek van de 5 dB op basis van wetgeving, lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die voor 50 km-wegen wordt gehanteerd. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen door verkeer op de openbare weg. De gevolgen die het inpassingsplan voor reclamant heeft, zijn beperkt en vinden wij aanvaardbaar. Het besluit is zorgvuldig voorbereid en gemotiveerd. Wij nemen besluiten vanuit het algemene belang. Het is onmogelijk dat iedereen het eens is met het besluit en gemaakte keuzes. Dat is inherent aan het nemen van besluiten vanuit het algemene belang in situaties waar verschillende belangen spelen.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Verzocht wordt met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 15 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.16 Reclamant 16

De zienswijze is door twee personen (één adres) ingediend.

De zienswijze van reclamant 16 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
Reclamant verwacht onderstaande gevolgen van het inpassingsplan.	
<u>Woongenot</u> - Verdwijnen van vrij uitzicht, waardoor leefcomfort afneemt. - Toename geluidsoverlast, ondanks de geluidswal. - Toename van trillingen in huis door vrachtwagens. - Toename laagfrequent geluid door vrachtwagens.	<u>Woongenot</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant. Aanvullend merken wij met betrekking tot laag frequent geluid door vrachtwagens het volgende op. Laag frequent geluid door vrachtwagens treedt zelden op. In de planregels hebben wij asfaltverharding voor de nieuwe weg voorgeschreven en hebben wij drempels en nieuwe putdeksels uitgesloten. Dit helpt om laag frequent geluid te voorkomen. Wij verwachten geen laagfrequent geluid bij de woningen ten gevolge van het vrachtverkeer op de nieuwe weg.
<u>Verkeersveiligheid</u> Gevaarlijke situaties door toenemend vrachtverkeer op de kruising Coldenhovenseweg - Wethouder Sandersstraat. De situatie wordt gevaarlijk en onoverzichtelijk voor voetgangers en fietsers doordat vrachtverkeer naar Palm en 't Haagje gaat. Onoverzichtelijk ook door de bocht in de Coldenhovenseweg en de bushaltes.	<u>Verkeersveiligheid</u> Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. Het wegontwerp voorziet in aanpassingen rond de kruising Louberg/Coldenhovenseweg - Wethouder Sandersstraat. De Wethouder Sandersstraat wordt voor het gedeelte tussen

	Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje aangepast. De aansluiting van Wethouder Sandersstraat op de Coldenhovenseweg/Loubergweg wordt haakser. Hierdoor verbetert het zicht. Het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje wordt breder zodat voertuigen elkaar goed kunnen passeren. Voor voetgangers zijn er voetpaden en er komt een oversteekpunt in de Wethouder Sandersstraat met goed zicht op het verkeer. Vrachtverkeer vanaf FBE over de nieuwe weg, moet voorrang verlenen aan het (fiets)verkeer op de Wethouder Sandersstraat. Verkeer naar FBE (en de Volmolenweg, westelijk deel) moet zich aanpassen aan het overige (fiets)verkeer op de Wethouder Sandersstraat.
<u>Milieu en gezondheid</u> - Toename van uitstoot van fijn stof. - Toename van longproblemen voor reclamant door de slechte atmosfeer. - Toename geluidsoverlast door vrachtverkeer. - Toename geuroverlast door uitlaatgassen vrachtwagens.	<u>Milieu en gezondheid</u> In het MER is een aandacht besteed aan gezondheid. Gekeken is naar het <i>integrale gezondheidseffect</i>. Dat geldt zowel voor de keuze van de route (Achtergrondrapport gezondheid fase 1) als voor de onderzoeken die betrekking hebben op het gekozen voorkeursalternatief (VKA) (Achtergrondrapport gezondheid fase 2). De beoordeling van het integraal gezondheidseffect van het VKA en de ontwikkelsituaties (fase 2 van het MER) is voor alle ontwikkelsituaties neutraal (o). Dit betekent dat per saldo geen negatieve effecten te verwachten zijn. De relevante thema's op basis waarvan het integrale gezondheidseffect is beoordeeld zijn: geluid, lucht, geur, trillingen, verkeersveiligheid, aanwezigheid van groen, visuele beleving en grof stof. Naast deze integrale beoordeling is ook bij diverse onderzoeken (o.a. geluid, trilling) beoordeeld of bij individuele woningen aan wet- en regelgeving wordt voldaan. Het gezondheidsrapport van het MER geeft geen inzicht in effecten voor individuele woningen. Daarom hebben wij een aantal zwaarst belaste woningen beoordeeld op diverse milieuthema's. Wij verwijzen naar de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze notitie is bijlage 3 bij de toelichting op het inpassingsplan. Op deze wijze hebben wij de toekomstige situatie van een aantal woningen inzichtelijk gemaakt. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen

	gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Natuur en recreatie- en speelgenot</u> - Verdwijnen speelplek voor kinderen en mensen met honden, ook door verleggen van de beek. - Verdwijnen van het Klompenpad langs de beek en het hierdoor verdwijnen van korte sociale contacten. - Verdwijnen van mogelijkheid om te picknicken langs de beek. - Kap van gezonde oude eik waarin vogels zitten.	<u>Natuur en recreatie- en speelgenot</u> - De groenstrook verdwijnt niet. Wel wordt de groenstrook door de aanleg van de nieuwe weg smaller. Na aanleg van de nieuwe weg wordt de groenstrook opnieuw ingericht. De groenstrook biedt na herinrichting ruimte om te wandelen met de hond en te spelen. In de nieuwe groenzone komt geen ingerichte speelplek. In de huidige situatie is deze er ook niet. De groenzone is wel vrij te betreden en het gras en het wandelpad kan gebruikt om te spelen. - Het klompenpad langs de beek maakt onderdeel uit van een route van 16 km rondom Eerbeek. Om de route te kunnen blijven wandelen tijdens de periode van werkzaamheden aan de weg, de beek en de groenzone, wordt de route tijdelijk verlegd. Na afronding van de werkzaamheden zal de route weer worden teruggebracht en kan de oorspronkelijke route langs de beek weer worden gevolgd. - Het ontwerp voor het herinrichten van de groenzone met beek voorziet in het plaatsen van een bankje. Deze bank kan gebruikt worden om iets te eten. Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht.
<u>Waardevermindering</u> Als gevolg van de plannen vermindert de woning in waarde (uitzicht en vrachtverkeer).	<u>Waardevermindering</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door de provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
<u>Verdwijnen natuur</u> Door de komst van de weg verdwijnt een prachtig stukje natuur. Dit gaat ten koste van speelmogelijkheden en sociale contacten. Ook past dit niet in de plannen van de gemeente om Eerbeek leefbaarder en	<u>Verdwijnen natuur</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Na herinrichting biedt de groenzone weer mogelijkheden voor ontmoeting.

aantrekkelijker te maken. Er zijn alternatieve aanrijdroutes voor handen die beter zijn.	De keuze voor de weg door 't Haagje is zeer zorgvuldig tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Deze paragraaf gaat in op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). Deze paragraaf gaat ook in op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. Met de uitvoering van de plannen wordt Eerbeek leefbaarder en aantrekkelijker. Reclamant onderbouwt niet waarom de plannen in strijd zouden zijn met de plannen en wensen van de gemeente Brummen. Wij hebben rekening gehouden met de Visie centrum Eerbeek en Eerbeekse beek van de gemeente Brummen.
---	--

De zienswijze van reclamant 16 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.17 Reclamant 17

De zienswijze van reclamant 17 vermeldt als onderwerp het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Groen verlies</u> Een mooi stukje groen wordt opgeofferd aan de uitbreidingsdrift van FBE. De oude eik moet eraan geloven, groen wordt elders gecompenseerd is de toveroplossing	<u>Groen verlies</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Het verhogen van de productiecapaciteit door FBE past binnen de geldende vergunning van het bedrijf.
<u>Alternatievenonderzoek</u> De eigenaar van FBE (buitenlandse investeerder) heeft andere belangen dan een leefbare omgeving, nml meer rendement voor de aandeelhouders door maximaal gebruik te maken van de ruimte in de vergunning. Dit betekent bijna een verdubbeling van aantal transportbewegingen (tabellen zijn opgenomen in zienswijze). De huidige ontsluiting voldoet niet, dus moest een oplossing worden gezocht. Na alternatievenonderzoek komt als verrassing variant 't Haagje uit de bus. De keuze wordt gebaseerd op snelle	<u>Alternatievenonderzoek</u> Wij hebben niet alleen rekening gehouden met de belangen van FBE. Het doel van het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving is namelijk niet alleen een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor FBE, maar ook een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving. Tussen deze doelstellingen zit spanning: het bedrijf veel ruimte geven gaat ten koste van het woon- en leefklimaat en prioriteit geven aan het woon- en leefklimaat gaat ten koste van de toekomstbestendigheid van het bedrijf.

realiseerbaarheid en geld. Een gedegen onderbouwing van de kosten die gevraagd is, is nooit ontvangen. Het lijkt alsof de keuze van tevoren al vaststond en alleen nog gemotiveerd moesten worden.	In het inpassingsplan is gezocht naar een evenwicht tussen beide doelen. Er is zorgvuldig onderzocht wat de effecten van het plan voor de leefomgeving (zowel voor mensen als voor de natuur) zijn. FBE moderniseert en verduurzaamt de productieprocessen. De keuze voor de nieuwe weg door 't Haagje is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. De keuze voor de route door 't Haagje (route E) is mede gemaakt op een financiële doorrekening die voor alle aan- en afrijdroutes op hetzelfde globale detailniveau is gemaakt. Route E is de meest kosteneffectieve oplossing. De optimalisaties van route E werken kostenverhogend. Het verschil in kosten ten opzichte van de andere routes blijft bestaan ook als mitigerende maatregelen worden meegenomen. Bij alle routes zijn mitigerende maatregelen nodig.
<u>Uitgangspunten</u> De planning is steeds opgeschoven om te onderbouwen dat de plannen aan de normen voldoen. In Nederland moet vaak geconstateerd worden dat achteraf de uitgangspunten niet juist waren. Reclamant gaat hier verder niet op in en laat dit over aan natuur- en milieuorganisaties en andere aanwonenden.	<u>Uitgangspunten</u> De planning is inderdaad een aantal keer aangepast. Dit heeft te maken met de complexiteit van het inpassingsplan (met onderliggende onderzoeken) en de zorgvuldigheid waarmee aan dit plan is gewerkt. Extra tijd is genomen om met producten van goede kwaliteit de formele procedure van ter inzagelegging te starten. Van onjuiste uitgangspunten is geen sprake.
<u>Leefbaarheid</u> Met enige argwaan kijkt reclamant naar de berekeningen vanwege het uitstel. Stikstof is zwaarwegend vanwege de actualiteit, voor direct omwonenden wegen leefklimaat en verkeersveiligheid zwaarder.	<u>Leefbaarheid</u> Zoals wij hiervoor onder “alternatievenonderzoek” hebben beschreven is het realiseren en borgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat een doel van het inpassingsplan. Wij begrijpen dat dit voor omwonenden het belangrijkste is. Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan.
<u>Visie Centrum Eerbeek en Eerbeekse Beek</u> Eind 2021 heeft de raad van de gemeente Brummen de Visie Centrum Eerbeek en Eerbeekse Beek vastgesteld. Daarin was een belangrijke plek opgenomen voor de Park 't Haagje. Reclamant illustreert dit in de zienswijze.	<u>Visie Centrum Eerbeek en Eerbeekse beek</u> Wij hebben rekening gehouden met deze visie van de gemeente Brummen. De visie onderkent dat een goede afstemming tussen de verschillende projecten en tussen de visie en het inpassingsplan binnen Eerbeek-Loenen 2030 nodig is.

	Het moment van vaststellen van de visie was tegelijk met het bepalen van een voorkeursalternatief voor de aan- en afrijdroute van en naar FBE. In de gemeentelijke visie is voor de groenzone 't Haagje aangegeven dat de inrichting nader wordt bepaald in afstemming op provinciaal inpassingsplan voor FBE (blz. 88 van de visie). Om die reden is de keuze voor de inrichting van dit deel van de beek- en groenzone bepaald in het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.
<u>Alternatievenonderzoek</u> Waarom is gekozen voor een route door een groengebied met woonbestemming en niet voor een route deels over het terrein van FBE en industriebestemmingen? Past dit niet met de uitbreiding in de toekomst? Mogelijkheden waren er genoeg over het gebied met industriebestemming. Er hebben zelfs panden te koop gestaan.	<u>Alternatievenonderzoek</u> De keuze voor de weg door 't Haagje is zeer zorgvuldig tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. Aanvullend merken wij op dat alle onderzochte routes ook passen binnen de ontwikkelingen op het terrein van FBE. Het is niet zo dat routes (A, B en C) afgefallen zijn omdat de route de uitbreiding van FBE in de weg zou staan.
<u>Breedte berm</u> Aan weerszijden van de route door 't Haagje zijn 2 m brede vrije stroken opgenomen. Waarom? Wordt hier al voorgesorteerd op vastlopen voor de poort op piekmomenten?	<u>Breedte berm</u> Langs de nieuwe weg komen groenstroken (bermen) die voldoende breed moeten zijn. Dit is nodig om te voorkomen dat er een "tunneleffect" ontstaat door de geluidswanden aan beide zijden van de weg. Ook is deze breedte van de berm nodig om ruimte te hebben voor voorzieningen voor de waterafvoer. De bermen hebben nadrukkelijk niets te maken met het vastlopen van vrachtverkeer voor de poort. Op het terrein van FBE worden opstelplekken voor wachtend vrachtverkeer voor de poort gerealiseerd. Op de openbare weg is in de toekomst geen sprake meer van wachtend vrachtverkeer.
<u>Participatieproces</u> Het proces van participatie is ervaren als de schijn van een participatieproces: het aanhoren van voorstellen. Participatie bleef beperkt tot de keuze van groenbekleding van de geluidswand. Ook de toegevoegde waarde van de verdiepte ligging is moeilijk te begrijpen. Was dit voor de gemeentelijke politiek?	<u>Participatieproces</u> Om te komen tot de plannen die zijn opgenomen in het inpassingsplan is een intensief participatieproces doorlopen. Niet alle ingebrachte wensen en eisen kunnen in zo'n proces een plek krijgen. Er moeten altijd afwegingen/keuzes gemaakt worden. Wij hebben naar aanleiding van de reacties van de omgeving ten aanzien van de huidige verkeerssituatie een nieuw onderzoek naar alternatieve aan- en afrijdroutes uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek kunnen op individueel niveau tot een minder gewenste uitkomst leiden. Na de keuze voor het

	voorkeursalternatief hebben wij zo veel als mogelijk wensen vanuit de omgeving ingepast in het ontwerp-inpassingsplan. In de Verantwoordingsnotitie participatie (bijlage 4 bij het inpassingsplan) is terug te lezen hoe wij zijn omgegaan met ingekomen reacties en hoe wij omwonenden hebben betrokken. Er is een zorgvuldig proces doorlopen. Met een verdiepte ligging zijn de vrachtwagens vanuit de woningen aan de woonstraat 't Haagje en de woningen langs de Coldenhovenseweg minder zichtbaar.
<u>Verkeersveiligheid</u> De nieuwe route zal dagelijks overgestoken moeten worden door kinderen (tot 12 jaar) die aan de oostzijde wonen en naar school gaan naar het scholencomplex de Enk. Er gaat hier een nieuwe Loubergweg ontstaan (verkeersonveilig).	<u>Verkeersveiligheid</u> Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. De vormgeving en inrichting van de nieuwe situatie is duidelijk. Verkeer (waaronder fietsverkeer) in de Wethouder Sandersstraat heeft voorrang op het verkeer komend vanaf de nieuwe weg vanuit richting van FBE. Verkeer op de nieuwe weg komend vanaf FBE moet recht doorgaande fietsers op de Wethouder Sandersstraat voor laten gaan voordat de bocht richting de Coldenhovenseweg/Loubergweg kan worden genomen. De afstand tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg is te kort om fietsers in te halen.
<u>Werkgelegenheid</u> Werkgelegenheid wordt door voorstanders als argument gebruikt. De investeerder wil juist minder kosten (minder personeel). Dit blijkt ook uit de onderzoeken van Tauw: het personenverkeer neemt niet toe ondanks de bijna verdubbeling van de productie.	<u>Werkgelegenheid</u> Om FBE voor de toekomst te behouden is het verhogen van de productiecapaciteit (binnen de vergunning) nodig. FBE investeert in het moderniseren en verbeteren van de productieprocessen. Deze veranderingen hebben vrijwel geen effect op de werkgelegenheid, maar zijn wel nodig om FBE voor de toekomst te behouden. Mogelijk neemt het aantal arbeidsplaatsen bij FBE iets toe. Naast deze directe werkgelegenheid bij FBE, is het bedrijf ook van belang voor andere bedrijven in de regio (indirecte werkgelegenheid).
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Verzocht wordt met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 17 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.18 Reclamant 18

Reclamant 18 heeft nog een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is weergegeven onder paragraaf 3.22.

De zienswijze van reclamant 18 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Positieve punten van de plannen</u> Reclamant begint met een aantal positieve punten in de plannen: aandacht voor beplanting rond FBE en langs de nieuwe weg, meer elektrische vrachtwagens en opstelstroken voor vrachtwagens en de geluidwal.	<u>Positieve punten van de plannen</u> Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.
<u>Toerisme</u> Reclamant vervolgt met de bezwaren. De nieuwe weg neemt veel van de toeristische aantrekkingskracht van het recent geopende klompenpad weg.	<u>Toerisme</u> Het klompenpad langs de beek maakt onderdeel uit van een route van 16 km rondom Eerbeek. Na aanleg van de nieuwe weg vindt herinrichting van de groenzone en de beek plaats. De kwaliteit van de groenzone neemt daardoor toe. De toeristische aantrekkelijkheid van het klompenpad neemt door de ontwikkelingen dan ook niet af.
<u>Verkeer</u> Reclamant voorziet knelpunten op de Coldenhovenseweg, 't Haagje, Wethouder Sandersstraat en de Volmolenweg. De medewerkers van FBE moeten ook over de nieuwe weg rijden. Dit betekent drukte rond de ploegenwissel. Of ze rijden via de Volmolenweg. Dit geeft drukte op de Volmolenweg. Reclamant vraagt waarom niet de parkeerplaats aan de Coldenhovenseweg ter hoogte van de spoorlijn wordt gebruikt.	<u>Verkeer</u> Reclamant legt niet uit welke knelpunten reclamant ziet op de Coldenhovenseweg, 't Haagje en de Wethouder Sandersstraat. De verkeerssituatie komt terug in andere zienswijzen (o.a. nummer 15 en 16). Naar de beoordeling van deze zienswijzen wordt verwezen. Het gedeelte van de Volmolenweg tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg wordt rustiger door de afsluiting oostelijk van de nieuwe weg. Het verkeersbeeld op het westelijke deel van de Volmolenweg wijzigt niet. Rond een ploegenwissel zullen er meer verkeersbewegingen zijn dan gedurende de rest van de dag. Vertrekkende medewerkers vertrekken echter pas na aankomst van aankomende medewerkers. De medewerkers rijden over de nieuwe weg (van/naar Coldenhovenseweg/Loubergweg) of via het westelijk deel van de Volmolenweg, als ze dat nu ook al doen. De gemeente Brummen is, binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030, bezig met de ontwikkeling van de spoorzone. Participatie rond de ontwikkeling van deze zone start naar

	verwachting na de zomer van 2023. Op de spoorzone waren en blijven openbare parkeerplaatsen aanwezig aldus de gemeente Brummen.
<u>Verkeersveiligheid</u> De Coldenhovenseweg wordt drukker. Verkeer is er met verschillende bestemmingen (vrachtwagens naar de Wethouder Sandersstraat, bushalte, verkeer van en naar huisarts aan de Tullekenstraat, verkeer naar begraafplaats). Bij De Hoop is er een verkeersregelaar. Er zijn opstoppen op piektijden. Dit neemt toe met de nieuwe afslag naar de Wethouder Sandersstraat. Met de fiets of wandelend (naar huisarts of scholieren) de Coldenhovenseweg oversteken bij de Wethouder Sandersstraat is gevaarlijk.	<u>Verkeersveiligheid</u> De verkeersintensiteiten van met name vrachtverkeer nemen in de toekomst toe. Het inpassingsplan voorziet in een nieuwe weg tussen de Volmolenweg en de Wethouder Sandersstraat. De weg zal gebruikt worden als aan- en afrijdroute naar FBE. Deze nieuwe verkeerssituatie is geschikt voor extra vrachtverkeer. Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. Het wegontwerp voorziet in aanpassingen rond de kruising Loubergweg/Coldenhovenseweg - Wethouder Sandersstraat. De Wethouder Sandersstraat wordt voor het gedeelte tussen Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje aangepast. De aansluiting van Wethouder Sandersstraat op de Coldenhovenseweg/Loubergweg wordt haakser. Hierdoor verbetert het zicht. Het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje wordt breder zodat voertuigen elkaar goed kunnen passeren. Voor voetgangers zijn er voetpaden en er komt een oversteekpunt in de Wethouder Sandersstraat met goed zicht op het verkeer.
<u>Verkeersdrukke</u> Reclamant voorziet een drukker Volmolenweg en vraagt zich af of hij vanaf zijn parkeerplaats nog wel de Volmolenweg op zal kunnen komen. De kruispunten vanuit de Poelkampstraat, Wethouder Sandersstraat, Jan Mankesstraat en Volmolenweg zullen drukker worden. Verkeer op de Coldenhovenseweg van en naar het dorp zal via de Poelkampstraat rijden om de drukte op de kruising Coldenhovenseweg/Wethouder Sandersstraat te vermijden.	<u>Verkeersdrukke</u> Verkeer van en naar FBE rijdt over de nieuwe weg (van en naar Coldenhovenseweg/Loubergweg) of via de het westelijk deel van de Volmolenweg. Niet duidelijk is op basis waarvan reclamant in de toekomst meer verkeer op de Volmolenweg verwacht. Het verkeersbeeld op de Volmolenweg verandert niet. De T-splitsing Codlenhovenseweg/Loubergweg met de Wethouder Sandersstraat wordt drukker. De T-splitsing Coldenhovenseweg met de Volmolenweg wordt daarentegen rustiger. Gelet daarop verwachten wij niet dat de verkeersstromen merkbaar wijzigen.
<u>Woongenot</u> Het woongenot zal verminderen door het aanzicht van de beek en de verkeersveiligheid rond de woonplek. Het kappen van bomen langs de beek ten behoeve van asfalt voor de industrie, past niet in deze tijd.	<u>Woongenot</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht.

	Na aanleg van de nieuwe weg en herinrichting van de groenzone met beek, is de beek goed zichtbaar en beleefbaar. Verkeersveiligheid heeft bij het opstellen van de plannen en het wegontwerp veel aandacht gekregen. De toekomstige verkeerssituatie is verkeersveilig.
<u>Nieuwe hinder</u> Het gekozen alternatief voor de weg betekent hinder voor “nieuwe” bewoners. Huizen aan de Coldenhovenseweg hadden aangekocht kunnen worden.	<u>Nieuwe hinder</u> Uit het MER fase 1 volgt dat geen van de onderzochte routes onderscheidend is kijkend naar het aantal gehinderden door wegverkeerslawaaï. Wel verschuift de hinder afhankelijk van de route. Bij de route door de groenzone 't Haagje treedt o.a. een positief effect op bij de Volmolenweg. In het achtergrondrapport fase 2 van het MER is het geluid van alle wegen samen berekend. In het Reconstructieonderzoek fase 2 van het MER is ook het geluid van de nieuwe weg en het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg berekend. Uit het Reconstructieonderzoek blijkt dat het verkeer op de nieuwe weg leidt tot een beperkte geluidsbelasting. Volgens dit onderzoek varieert het geluid van alleen de nieuwe weg op de gevels van omliggende woningen tussen de 13 dB en 36 dB (met aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). Dat is lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die geldt voor 50 km-wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 43 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de verdiepte nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 42 dB. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. De geluidsbelasting is, ook zonder aftrek van de 5 dB, lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die voor 50 km-wegen wordt gehanteerd.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Verzocht wordt met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 18 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.19 Natuur en Milieu federatie Gelderland

De zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland van 20 februari 2023 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Relatie met het LCE</u> Naast het inpassingsplan voor FBE ligt een inpassingsplan voor het LCE ter inzage. In het plan voor FBE is bij berekeningen van worst case uitgegaan. Dit is de situatie dat er geen LCE komt. Reclamant vindt het de vraag of dit inderdaad worst case is. Als beide inpassingsplannen doorgaan wordt het mogelijk om zowel de voorziene magazijnruimte op het terrein van FBE te realiseren als de magazijn ruimte die deel uitmaakt van het LCE. Met deze optie is met de verkeersaantrekkende werking geen rekening gehouden in de berekeningen.	<u>Relatie met LCE</u> In het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving is uitgegaan van de worst case-situatie. Dit betekent o.a. dat de maximale vergunde productiecapaciteit uitgangspunt is geweest voor het doorrekenen van de toekomstige situatie. De mogelijke realisatie van het LCE is in dit worst casescenario buiten beschouwing gelaten. Het LCE zorgt in Eerbeek voor schoner en stiller transport. Al het pendelverkeer tussen het LCE en de productielocaties (waaronder FBE) zal met elektrische vrachtwagens worden uitgevoerd. Dit heeft een gunstig effect. De magazijnruimte op het logistieke centrum wordt niet met het inpassingsplan voor Folding Boxboard Eerbeek en omgeving mogelijk gemaakt. Daarom is er in dit inpassingsplan geen rekening mee gehouden. Bij een verhoging van de productie door FBE is meer opslagruimte op het terrein nodig. Niet al het geproduceerde karton kan direct worden afgevoerd. De productie op de zon- en feestdagen moet op de locatie worden opgeslagen tot afvoer op de eerstvolgende werkdag mogelijk is.
<u>Provinciaal belang</u> De provincie mag een inpassingsplan vaststellen als er sprake is van groot provinciaal belang. Hier is het werkgelegenheidsbelang aangevoerd. Graag ziet reclamant dit onderbouwd met transparant en herleidbaar cijfermateriaal in het licht van noodzakelijke duurzame ontwikkeling van de papierindustrie in een circulaire economie. Bij een positief beeld is vanuit duurzame ruimtelijke ontwikkeling, uitplaatsing van het bedrijf naar een terrein weg van én het woongebied én van Natura 2000 een betere optie (meer uitbreidingsmogelijkheden en toekomstbestendiger)	<u>Provinciaal belang</u> De provincie kan een inpassingsplan opstellen indien sprake is van een provinciaal belang. De Wet ruimtelijke ordening geeft in artikel 3.26 aan dat van provinciale belangen sprake moet zijn, niet van <i>grote</i> provinciale belangen. Het provinciaal belang is gelegen in het behoud van de papier- en kartonfabrieken voor de regio. Deze maakindustrie is van groot belang voor de regio en zorgt voor directe en indirecte werkgelegenheid. FBE heeft circa 200 medewerkers in dienst. Naast deze directe werkgelegenheid bij FBE zelf is het bedrijf ook van belang voor andere bedrijven in de regio (indirecte werkgelegenheid). Zo wordt het onderhoud aan machines en ombouwkosten voor circa 50% door lokale bedrijven uitgevoerd. Ook leveranciers komen veelal uit de regio net als de ondernemingen die voor het transport zorgen.

	De papier- en kartonindustrie is voor de hele regio van groot economisch belang. Het verdwijnen van (een deel) van de papier- en kartonindustrie heeft een veel groter effect hebben dan uitsluitend het verdwijnen van de directe werkgelegenheid bij een papier- en kartonfabriek. Daarnaast is het woon- en leefklimaat in de directe omgeving van FBE een provinciaal belang dat aandacht behoeft. In de Omgevingsvisie staan zeven ambities voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. De zeven ambities zijn energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, vestigingsklimaat en woon- en leefomgeving. <i>Elk</i> van deze ambities is in meer of mindere mate aan de orde bij dit inpassingsplan. De nadruk ligt op het in onderlinge samenhang realiseren van een circulair-economische onderneming en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bovenstaande geeft aan dat voldoende provinciaal belang aanwezig is om een inpassingsplan op te stellen. Verplaatsing van FBE vergt enorm grote investeringen. De financiële middelen hiervoor zijn niet beschikbaar. Het budget voor het gehele programma Eerbeek-Loenen 2030 is beperkt. Keuzes en afwegingen worden gemaakt over de inzet van de financiële middelen. Kosteneffectiviteit (wat kost een maatregel en wat levert het op) wordt daarom in de afweging betrokken.
<u>Watercompensatie</u> Hoe is watercompensatie geborgd in dit inpassingsplan?	<u>Watercompensatie</u> De watercompensatie is niet rechte reeks geborgd in het inpassingsplan. Wel heeft op basis van de watercompensatie-eisen van het Waterschap Vallei en Veluwe doorrekening plaatsgevonden. De toename van het verharde oppervlak (op het terrein van FBE en ter plaatse van de nieuwe weg door 't Haagje) betekent een watercompensatie-opgave van 793 m³ conform de regels van het Waterschap. Verschillende mogelijkheden voor compensatie zijn aanwezig op en buiten het terrein van FBE. Borging in het inpassingsplan vinden wij niet nodig nu de compensatieverplichting voortvloeit uit de regels van het waterschap.
<u>Verduurzaming</u> Hoe is geborgd dat de kansen ten aanzien verduurzaming op en rond het terrein van FBE ook daadwerkelijk onderzocht en gerealiseerd worden? - Belangrijk doel van de plannen is de verbetering van de leefomgeving van omwonende. Een van de maatregelen is nieuwe	<u>Verduurzaming</u> In het inpassingsplan is een aantal voorzieningen door middel van een bestemming of voorwaardelijke verplichting geborgd. Denk aan de groenstroken, de watergangen, en de geluidswerende voorzieningen. FBE heeft daarnaast een aanvraag ingediend voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Deze vergunningaanvraag is gebaseerd op de feitelijk verwachte stikstofemissie en niet, zoals gebruikelijk, op de hogere emissiegrenswaarden.

weg door 't Haagje. Hoe is geborgd dat de nieuwe route door 't Haagje ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt? Het inpassingsplan maakt de route mogelijk, maar verplicht die niet. - In het inpassingsplan wordt verwezen naar de ontwerp-vergunning op grond van de Wet natuurbescherming ter borging van de maximale stikstofuitstoot. Deze vergunning heeft nog de status van ontwerp en is nooit officieel gepubliceerd. - In de vergunning is sprake van andere en nieuwe installaties. Maken deze onderdeel uit van een aangepast geactualiseerde milieuvergunning voor het bedrijf? Zo ja, waarom is deze vergunning dan niet gelijktijdig met de andere vergunningen ter inzage gelegd?	Hiermee krijgt FBE een passende vergunning zonder latente stikstofruimte (ook wel bedrijfsruimte genoemd). De vergunning die de stikstofruimte terug neemt is voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan verleend. Om de productiecapaciteit te kunnen verhogen binnen de ingeperkte ruimte van deze geactualiseerde vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is het voor FBE noodzakelijk om oude installaties te vervangen door nieuwe meer duurzame installaties. Dit is een borging. Doel van het inpassingsplan is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit de Fase 1 onderzoeken blijkt dat ook de bestaande route D tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan leiden. Echter, route E leidt tot een beter woon- en leefklimaat. Om die reden hebben wij voor route E gekozen, maar die niet voorwaardelijk voorgeschreven. De provincie beschikt over alle middelen om tot realisatie te komen en Provinciale Staten hebben gelden hiervoor beschikbaar gesteld. Ook zijn er afspraken gemaakt met de gemeente Brummen en het waterschap Vallei en Veluwe over de aanleg van de weg en de overige herinrichting van de openbare ruimte. Gelet daarop is spoedig aanleg voldoende verzekerd. De ontwerp-vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming heeft gelijk met het inpassingsplan ter inzage gelegen. Reclamant is hierop gewezen. Omdat reclamant geen kennis heeft genomen van de ontwerp-vergunning is gelegenheid geboden om buiten de termijn van terinzagelegging te reageren op de ontwerp-vergunning. Reclamant heeft daarvan gebruik gemaakt. Een gewijzigde omgevingsvergunning voor de activiteit milieu voor FBE is inmiddels aangevraagd door het bedrijf. Het is niet mogelijk gebleken om een ontwerp-omgevingsvergunning voor de activiteit milieu gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage te leggen, omdat de aanvraag pas kort voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan is ingediend.
<u>Stikstofberekeningen en saldering</u> Reclamant heeft twijfels bij de juistheid van de gebruikte cijfers voor de stikstofberekeningen en de gebruikte salderingsmethode en stelt daarover twee vragen: a. Wat betekent het voor de cijfers als de weg door 't Haagje niet wordt gerealiseerd?	<u>Stikstofberekening en saldering</u> Vraag a. Als de weg door 't Haagje niet wordt gerealiseerd dan blijft de ontsluiting van FBE lopen via de Coldenhovenseweg en de Volmolenweg. Bij de keuze voor een route (fase 1 van het MER) zijn de effecten van de verschillende ontsluitingsroutes bezien. Daarbij is de vergunde productiecapaciteit als uitgangspunt

b. Wat betekent het voor de cijfers als naast fase 1 en 2 voor FBE het LCE wordt gerealiseerd?	gehanteerd. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat ontsluitingsroute E (door 't Haagje) leidt tot de grootste toename aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (0,08 mol op de Veluwe). Route E scoorde dan ook negatief. De bestaande route via de Coldenhovenseweg en de Volmolenweg (D) scoorde neutraal. Dit betekent dat de ontsluiting van FBE ook via de huidige route past binnen ontwerp-vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Voor de duidelijkheid, dit is nadrukkelijk <i>niet</i> de intentie van dit inpassingsplan. Vraag b. Realisatie van het LCE heeft een positief effect. Immers de vrachtwagens (pendels) tussen het LCE en FBE moeten worden uitgevoerd met voertuigen op niet-fossiele brandstof (elektrisch). Dit betekent dat een aantal dieselvrachtwagenbewegingen worden vervangen door elektrische vrachtwagenbewegingen. Dit heeft een positief effect op zowel geluid als stikstof. Realisatie van het LCE is evenwel niet noodzakelijk omdat ook zonder het LCE het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving voorziet in een goede ruimtelijke ordening. Om die reden is in de berekeningen ook nog geen rekening gehouden met het LCE.
<u>Status vergunning op grond van de Wet natuurbescherming</u> De voorgestelde uitbreiding is alleen mogelijk als een deel van de bestaande machines en installaties vervangen worden door apparatuur die minder uitstoten. Naar de mening van reclamant moet dit eerst geborgd zijn in een geactualiseerde milieuvergunning, voordat de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming kan worden afgegeven. De vergunning is niet gepubliceerd via officiële bekendmakingen.nl/ Gaat dit alsnog gebeuren?	<u>Status vergunning op grond van de Wet natuurbescherming</u> We zijn het met reclamant eens dat idealiter de ontwerp-omgevingsvergunning voor de activiteit milieu voor FBE gelijk met de overige ontwerp-besluiten ter inzage zou zijn gelegd. De complexiteit van de aanvraag en de gewenste voortgang van het gehele project maakte dit niet mogelijk. De omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is inmiddels aangevraagd door FBE. Uit de aanvraag volgt dat de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de Wet natuurbescherming vergunning, terugkomen in de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Zodra de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming geldt, dient FBE binnen de ruimte die in deze vergunning is opgenomen te blijven. Ook moet FBE voldoen aan de omgevingsvergunning milieu. De ontwerp-vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is gepubliceerd. In de kennisgeving is vermeld waar de ontwerpbesluiten, met de bijbehorende stukken, konden worden geraadpleegd. Dit is op de in de kennisgeving vermelde locaties. Daarmee zijn de ontwerpbesluiten (waaronder de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming) formeel gepubliceerd.

	Reclamant is gelegenheid geboden om te reageren op de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming. Hiervan heeft reclamant gebruik gemaakt.
<u>Grondwateronttrekking</u> Door klimaatverandering en de langere perioden van droogte heeft de natuur steeds meer te leiden. Als verantwoordelijke voor het grondwater en voor het behalen van de doelen van Natura-2000 verwacht reclamant dat de provincie er alles aan doet om onttrekkingen van grondwater te minimaliseren. In het MER wordt betoogd dat binnen de vergunde hoeveelheid grondwater wordt gebleven en dat daarom er met zekerheid geen effecten zijn op Natura 2000-gebied. Door ingebruikname van de nieuwe pulpinstallatie neemt het waterverbruik per kg product toe. Reclamant vraagt zich af of de provincie de afgelopen jaren voldoende gebruik heeft gemaakt van haar bevoegdheden om de Natura 2000-gebieden om Eerbeek te beschermen tegen verdrogingseffecten als gevolg van grondwateronttrekking door FBE. Bij het faciliteren van waterintensieve industrie, moet het verduurzamen van productieprocessen randvoorwaardelijk zijn. In dit geval het sterk verminderen of beëindigen van de onttrekking van grondwater. Dit moet worden geborgd in het inpassingsplan aldus reclamant. Het grondwater is te waardevol om als proceswater te worden gebruikt. Van alle economische actoren rond de Veluwe wordt een grote inspanning verwacht, dus ook van de papierindustrie.	<u>Grondwateronttrekking</u> FBE heeft nu een watervergunning en een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet voor de onttrekking van 3 miljoen m³ grondwater per jaar. In de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming die gelijk met het inpassingsplan ter inzage heeft gelegen, is het bestaande recht (onttrekking van 3 miljoen m³ per jaar) overgenomen. Wij realiseren dat het beperken van grondwateronttrekking belangrijk is om verdroging tegen te gaan en de leveringszekerheid van drinkwater veilig te stellen. De doelen en belangen zijn terug te vinden artikel 2.1 van de Waterwet. Gelet daarop hebben wij FBE gevraagd of FBE mogelijkheden ziet om de grondwateronttrekking te verminderen. FBE ziet mogelijkheden tot een verdere optimalisering van het gebruik van grondwater tot maximaal 2,5 miljoen m³ en kan instemmen met het terugbrengen van de te onttrekken hoeveelheid water in de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming tot die hoeveelheid. Gedeputeerde Staten hebben de verleende vergunning aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ per jaar. De partijen, die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030, zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papier- en kartonindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft volledig circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan IWE; - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken; - de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren. Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart.

De zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

De vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is gewijzigd ten opzichte van de ontwerp-vergunning. De mogelijkheid om grondwater te onttrekken is teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³.

De Natuur en Milieu federatie Gelderland is in de gelegenheid gesteld aanvullend buiten de termijn van terinzagelegging te reageren op de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming. De Natuur en Milieu federatie Gelderland heeft op 8 maart 2023 van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. In onderstaande tabel is de zienswijze samengevat voor zover deze betrekking heeft op de ontwerp-vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Aeriusmodel</u> De geconstateerde randeffecten die optreden bij het gebruik van het Aeriusmodel in combinatie met een afkapgrens zorgen voor onduidelijkheid. Beter is de berekening zonder afkapgrens uit te voeren en vervolgens de beoordeling op hexagonen binnen de afkapgrens uit te voeren. De berekeningen moeten opnieuw worden uitgevoerd met de nieuwe versie van de Aerius-calculator.	<u>Aeriusmodel</u> Bij verlening van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is opnieuw een doorrekening gemaakt op basis van de laatste versie van het Aeriusmodel. Hieruit zijn geen grote verschillen naar voren gekomen. In de recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 5 april 2023 over o.a. de A15 is afkapgrens van 25 km in stand gebleven. Het maken van een doorrekening zonder afkapgrens vinden wij daarom niet nodig.
<u>Latente ruimte</u> De inperking van de latente ruimte in de ontwerp-vergunning vindt reclamant positief.	<u>Latente ruimte</u> Dit nemen wij voor kennisgeving aan.
<u>Emissies</u> In de eerdere zienswijze is gesteld dat een milieuvergunning voor nieuwe/geoptimaliseerde machines nodig is in verband met de uitbreiding van de activiteiten. Dit voorafgaand aan het verlenen van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Enige borging in de voorschriften van de ontwerp-vergunning is in artikel 8 te vinden ten aanzien van monitoring van emissies. Reclamant gaat er van uit dat het hier met name om stikstof gaat, maar er zijn ook niet Wet natuurbescherming-gerelateerde emissie die nu niet in beeld zijn. Reclamant vraagt:	<u>Emissies</u> Inmiddels is een monitoringsplan beschikbaar. Deze is toegevoegd aan de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. De emissie van stikstof en de depositie op Natura 2000-gebieden en de opgepompte hoeveelheid grondwater worden op basis van het monitoringsplan gemonitord. Artikel 8 van de definitieve vergunning is op basis hiervan aangepast. In de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming gaat het om de effecten op Natura 2000-gebieden. Vanuit dat perspectief zijn de emissie van stikstof en de depositie op Natura 2000-gebieden en het gebruik van grondwater van belang.

Welke emissies moet gemonitord worden volgens artikel 8? Graag dit expliciet benoemen in de vergunning. Welke andere emissies vinden plaats en wat is hiervan de milieuvergunningssituatie?	In de vergunde situatie zijn geen andere emissies dan geur en NO_x relevant. Bij de beoordeling van de aanvraag om een gewijzigde omgevingsvergunning milieu zal dit punt opnieuw beoordeeld worden en wordt bekeken of er aanvullende monitoring nodig is.
<u>Significante effecten</u> Reclamant is het oneens met de conclusie in het ontwerp-besluit (paragraaf 5.2) dat significante effecten van het gebruik van grondwater op Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Reclamant haalt passages aan uit de Passende Beoordeling om dit standpunt te onderbouwen.	<u>Significante effecten</u> De maximale grondwateronttrekking van 3 miljoen m³ per jaar is vastgelegd in de vergunning (2015) op grond van de Natuurbeschermingswet (nu: Wet natuurbescherming) van Folding Boxboard Eerbeek. Aan deze vergunning ligt een passende beoordeling ten grondslag. De maximaal toegestane effecten op Natura 2000 als gevolg van grondwateronttrekking zullen in de plansituatie niet toenemen omdat geen sprake is van een toename van de vergunde hoeveelheid grondwateronttrekking in de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Hierdoor volstaat de eerder uitgevoerde passende beoordeling die ten grondslag lag aan de Nbw-vergunning. Dit is in lijn met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 september 2019 over het bestemmingsplan Eerbeek (overweging 26.9). Zoals hiervoor ook aangegeven hebben Gedeputeerde Staten de verleende vergunning aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ per jaar. Er is dus sprake van een beperking van de vergunde ruimte voor grondwateronttrekking.
<u>Efficiency</u> De efficiency is toegenomen en het waterverbruik per ton product is afgenomen. Door ingebruikname van de pulpmachine neemt de efficiency af.	<u>Efficiency</u> In de afgelopen 20 jaar heeft FBE het waterverbruik per geproduceerde ton karton van 26 m³ per ton naar 13 m³ per ton teruggebracht. Deze cijfers zijn gebaseerd op de daadwerkelijke productie en grondwateronttrekking. Op basis van het worst-case scenario is de toekomstig waterverbruik voorspeld. Dit is gedaan met als uitgangspunt het gebruik van de gehele vergunde capaciteit (200.000 ton karton en 80.000 ton ontinkte stof) en bij gebruik van de nieuwe pulpinstallatie. Dan bedraagt het verwachte bronwaterverbruik ruim 14 m³ per geproduceerde ton. De zienswijzen zijn aanleiding geweest voor FBE om te bezien of het grondwaterverbruik verder teruggedrongen kan worden. Gebleken is dat een verdere besparing met maximale inspanning door verdere optimalisering van productieprocessen, mogelijk is. De vergunning in het kader van

	de Wet natuurbescherming is hierop aangepast (van 3 miljoen m ³ grondwateronttrekking naar 2,5 miljoen m ³). Deze vermindering betekent, ook bij ingebruikname van de nieuwe pulpinstallatie, een reductie van het grondwaterverbruik per geproduceerde ton karton. Het grondwaterverbruik bedraagt bij een productie van 200.000 ton karton, maximaal 12,5 m ³ per geproduceerde ton karton.
<u>Onttrekkingen</u> In de Passende Beoordeling staat dat er een bestaande vergunning is met een maximale onttrekking van 3 miljoen m³. In de beoogde situatie blijven de onttrekkingen beneden dit maximum. Deze vergunning is passend beoordeeld. De werkelijke onttrekking zal sterk toenemen van 1,75 miljoen m³ naar 2,89 miljoen m³. Los van de vergunde situatie zal dit wel degelijk een verdrogend effect hebben. In de ogen van reclamant treedt het voorzorgbeginsel uit de Habitatrichtlijn in werking en zal de daadwerkelijke toename op zijn effecten beoordeeld moeten worden.	<u>Onttrekkingen</u> FBE heeft zowel een geldende watervergunning als een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet voor de onttrekking van 3 miljoen m³ grondwater. Hiervoor is aangegeven dat de ruimte in de definitieve vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor de onttrekking van grondwater is teruggebracht naar 2,5 miljoen m³. Het voorzorgbeginsel is met name van toepassing bij nieuwe activiteiten. In de huidige situatie mag FBE 3 miljoen m³ grondwater onttrekken zonder dat daar een passende beoordeling voor hoeft te worden uitgevoerd. Dit bestaand recht is vastgelegd in de huidige onherroepelijke vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. FBE heeft aangegeven dat het met de huidige technieken mogelijk is de vergunde productie te realiseren met een onttrekking van 2,5 miljoen m³ per jaar. In de definitieve vergunning hebben Gedeputeerde Staten de onttrekking teruggebracht naar 2,5 miljoen m³. Verwacht wordt dat het grondwatergebruik in de toekomst, door de inzet van geavanceerde zuiveringstechnieken en hergebruik van afvalwater, nog verder kan worden beperkt. In de vergunning is een voorschrift opgenomen op basis waarvan het bedrijf wordt verplicht om een grondwaterbesparingsplan aan te leveren waarin is aangegeven welke besparingsmogelijkheden kunnen worden ingezet en wat hiervan het effect zal zijn. Het grondwaterbesparingsplan dient elke 3 jaar te worden geactualiseerd. Indien uit het grondwaterbesparingsplan blijkt dat er mogelijkheden zijn voor verdere reductie van de onttrekking zal de vergunning hier op worden aangepast.
<u>Natuurherstel</u> De constatering in de Passende beoordeling dat de maximaal toegestane effecten niet worden overschreden, vindt reclamant niet steekhoudend. Dit in het licht van de penibele situatie van natuur op de Veluwe. De provincie levert inspanningen om natuurherstel op de Veluwe te realiseren. Het faciliteren van industrieel gebruik van	<u>Natuurherstel</u> Er wordt door reclamant niet met argumenten aangegeven waarom gemeend wordt dat het resultaat van de inspanningen om te komen tot natuurherstel op de Veluwe onder druk komt te staan door het industrieel gebruik van grondwater. Daardoor is voor ons onvoldoende duidelijk wat reclamant bedoelt.

grondwater op deze schaal en op deze locaties zet het mogelijke resultaat van deze inspanningen onder druk.	Overigens staan herstelopgave en de vergunning los van elkaar. Vanuit het beleid (herstelprogramma's) wordt namelijk rekening gehouden met vergunde situaties. De vergunde ruimte is uitgangspunt voor het beleid. Wij verwijzen ook naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 11 september 2019 over het bestemmingsplan Eerbeek. In overweging 26 is o.a. ingegaan op de geldende vergunning van een andere papier- en kartonfabriek in Eerbeek. De Afdeling stemt in met de uitbreiding van die fabriek omdat dit niet leidt tot een overschrijding van de al vergunde grondwateronttrekking die destijds passend is beoordeeld. Deze situatie doet zich nu voor bij FBE.
<u>Inspanning verduurzaming industrie</u> In de eerdere zienswijze is aangegeven dat het inpassingsplan waarborgen moet bevatten die verduurzaming van de papierindustrie rand voorwaardelijk maken. Het mag niet zo zijn dat efficiencyverbetering in productieprocessen leidt tot meer grondwateronttrekking. Reclamant pleit voor een ontkoppeling van productievolume en waterverbruik. In de achtergronddocumenten wordt gesproken over mogelijk latere verbeteringen van waterzuivering en over mogelijk latere besparingen van grondwateronttrekking. Hier zijn geen meetbare doelen aan gekoppeld. De industrie zal de inspanning moeten leveren en aan moeten tonen dat deze besparing mogelijk is om aan hun kwaliteitsstandaarden te voldoen. Als dat niet mogelijk is hoort deze industrie niet op deze plek.	<u>Inspanning verduurzaming industrie</u> Op dit moment is het waterverbruik niet gekoppeld aan de productiecapaciteit. Wel geldt een maximum productiecapaciteit. In de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is de grondwateronttrekking beperkt. Hierdoor geldt er nu een lager maximum voor grondwateronttrekking. In de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is voor grondwateronttrekking een monitoringsvoorschrift opgenomen. Overigens is onderdeel van het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project Waterrotonde. Dat project heeft als doel een circulair watersysteem te realiseren voor de papier- en kartonfabrieken in Eerbeek en Loenen. Inmiddels in de pilot voor de waterrotonde gestart.
<u>Verzoek</u> Verzocht wordt om het volgende: - Effecten onderzoeken op Natura 2000-gebieden en omliggende natuur door toename van het grondwaterverbruik en de Passende Beoordeling daarop aan te passen - De vergunning voor grondwateronttrekking tot die tijd te beperken tot de huidige onttrekkingshoeveelheid	<u>Verzoek</u> Hiervoor zijn wij ingegaan op de verschillende ingebrachte onderdelen van de zienswijze.

- Voorwaarde 10 van de ontwerp-vergunning aan te scherpen zodat een op te stellen grondwaterbesparingsplan gericht is op absolute ontkoppeling van productievolume en grondwaterverbruik.	
---	--

De vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is gewijzigd ten opzichte van de ontwerp-vergunning. De mogelijkheid om grondwater te onttrekken is teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³. Rekening houdende hiermee geeft de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland geen aanleiding om de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming te wijzigen.

3.20 Reclamant 20

De zienswijze van reclamant 20 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Vrachtwagen, verkeersbewegingen, geluidhinder door verkeer</u> Reclamant is voorstander van de route door het Haagje. Reclamant geeft aan de gemaakte afweging te kunnen volgen. De nieuwe route is verder van bebouwing afgelegen dan de huidige.	<u>Vrachtwagen, verkeersbewegingen, geluidhinder door verkeer</u> Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.
<u>Milieu- en natuuraspecten</u> Het stukje groen dat moet verdwijnen voor de weg valt naar de mening van reclamant mee. Het bestaat grotendeels uit gras. Reclamant ziet er zelden activiteit. Het is meer een honden-uitlaatplaats dan een speelterrein. Het opgeofferde groen wordt ruimschoots gecompenseerd aan de Poelkampstraat en de Coldenhovenseweg en door het zichtbaar maken van de beek.	<u>Milieu- en natuuraspecten</u> Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.
<u>Verkeersveiligheid</u> De woning van reclamant aan de Poelkampstraat ziet uit op een braakliggend terrein van FBB. De straat vormt de snelste verbinding tussen de bedrijven aan de Harderwijkerweg (N786) en het centrum van Eerbeek. Er zijn geen verkeersdrempels en het open terrein nodigt uit tot te hard rijden. De gemeente is gewezen op deze onveilige situatie. De plannen voorzien nu in verkeersdrempels.	<u>Verkeersveiligheid</u> De Poelkampstraat is niet opgenomen in het inpassingsplan. Wel heeft vanuit de projectgroep FBE overleg met omwonenden plaatsgevonden over de inrichting van de groenzone aan de Poelkampstraat. Tijdens deze overleggen is ook gesproken over mogelijke verkeersremmende maatregelen aan de Poelkampstraat. De gemeente Brummen geeft aan dat in het kader van ontwikkelingen in Eerbeek aandacht is voor de verkeerssituatie. De insteek van de gemeente Brummen is dat de Poelkampstraat wordt

	heringericht en dat een drempel wordt aangelegd. De gemeente geeft aan dat dit vermoedelijk eind 2023 wordt uitgevoerd.
<u>Leefbaarheid</u> Reclamant heeft regelmatig (over)last van FBE. FBE veroorzaakt vaak een diepe bromtoon. Van lage tonen is bekend dat deze niet goed zijn voor de gezondheid. Ook het geluid van de transportbanden zorgt voor geluidsoverlast. Door het geluid is de slaapkamer aan de straatzijde niet te gebruiken. De ramen en ventilaties moeten dicht blijven. Toen reclamant in 2019 het huis kocht was er al sprake van een geluidswand die op korte termijn geplaatst zou worden. Dat er een hoge geluidsdruk is blijkt ook wel uit het feit dat voor 49 woningen hogere waarden nodig zijn. FBE toont zich een goede buur en geeft aan de geluidswand snel te willen plaatsen.	<u>Leefbaarheid</u> De geluidswand aan de Poelkampstraat is inderdaad nog niet gerealiseerd. Na realisatie van de geluidswand zal er sprake zijn van een forse geluidsreductie op de gevel van de woning en in de tuin van de woning van reclamant. In het inpassingsplan is een bepaling opgenomen die verplicht tot het realiseren van deze geluidswand. In beginsel moet uiterlijk één jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan de geluidswand zijn gerealiseerd. Op welk moment het inpassingsplan onherroepelijk wordt is afhankelijk van een mogelijke beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.
<u>Proces en voortgang</u> Reclamant geeft aan goed geïnformeerd te zijn gedurende het proces. De wensen van bewoners zijn voor zo ver mogelijk meegenomen in de planvorming en waar dat niet mogelijk was, is aangegeven waarom niet. Terugkoppeling heeft uitgebreid plaatsgevonden. De punten van reclamant genoemd onder verkeersveiligheid en leefbaarheid dwingen tot een snelle uitvoering van het plan. Bewoners rond het Haagje zullen mogelijk andere zienswijzen hebben. Reclamant verzoekt in overwegingen mee te nemen dat voor genoemde 49 (!) woningen een hogere geluidsbelasting toegestaan moest worden en deze bewoners gebaat zijn bij spoedige uitvoering van het inpassingsplan.	<u>Proces en voortgang</u> Het is goed om te horen dat reclamant tevreden is over het participatieproces dat is doorlopen. De provincie is er veel aan gelegen om de procedures qua tijd te beperken en om spoedig met de aanleg van de nieuwe weg te starten. Een zorgvuldig besluitvormingsproces betekent echter dat niet altijd snelheid gemaakt kan worden. Het project is complex. Vaststelling van dit inpassingsplan door Provinciale Staten heeft daardoor ook enige tijd geduurd. Een (verwachte) beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State betekent dat het nog enige tijd duurt voor er definitieve duidelijkheid over de plannen is. Het besluit hogere waarden is overigens gewijzigd. Voor minder woningen moet een hogere waarde worden afgegeven. Zie hiervoor paragraaf 2.8 van deze Zienswijzennota waarin wij ingegaan zijn op industrielawaai.

De zienswijze van reclamant 20 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.21 Reclamant 21

De zienswijze van reclamant 21 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Nieuwe weg</u> Sinds kort is reclamant gaan wonen aan de Coldenhovenseweg vanwege de mooie rustige ligging met veel groen. Een brede weg waar elke minuut vrachtwagens overheen denderen (vervuiling/geluid) ontnemt het woonplezier van wat reclamant voor ogen had. En wie gaat handhaven als de weg volloopt in de vroege uren en piekuren?	<u>Nieuwe weg</u> De vrachtwagens van en naar FBE rijden nu via het gedeelte van de Coldenhovenseweg waar reclamant woont. Dit betekent dat het vrachtverkeer van en naar FBE op dit moment aan de voorzijde van de woning van reclamant rijdt. Van een mooie rustige ligging is hierdoor beperkt sprake. In de toekomst na aanleg van de nieuwe weg, rijden de vrachtwagens aan de achterzijde van de woning van reclamant. De weg komt verdiept te liggen en wordt afgeschermd door geluidswerende voorzieningen. Wel rijden er meer vrachtwagens over de nieuwe weg. Dit komt doordat FBE de productie gaat verhogen. Het verhogen van de productiecapaciteit door FBE past binnen de geldende vergunning van het bedrijf. Zoals uit paragraaf 2.8 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. Volgens het Reconstructieonderzoek varieert het geluid van alleen de nieuwe weg op de gevels van omliggende woningen tussen de 13 dB en 36 dB (met aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). Dat is lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die geldt voor 50 km-wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 56 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 53 dB. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Dit is een substantiële afname van 3 dB. Door de aanleg van de nieuwe weg verbetert de situatie voor reclamant ten aanzien van verkeerslawaaï. In de toekomst rijdt er voor en achter de woning van reclamant verkeer. De situatie verandert hierdoor voor reclamant. Aan de voorzijde neemt het verkeer wel af: de weg direct voor de woning van reclamant is niet langer de aan- en afrijdroute van en naar FBE. Er is geen toename van verkeer vóór de woning van reclamant. Wel zal enig vrachtverkeer via de Coldenhovenseweg naar het centrum van Eerbeek rijden. Dit zijn echter zeer beperkte aantallen.

<u>Keuze route</u> Waarom is de keuze gemaakt voor een route dwars door een woonwijk waar groen voor opgeofferd moet worden. Waarom is de keuze voor een route over industrieterrein niet gemaakt.	<u>Keuze route</u> Hiervoor in paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt
<u>Verkeersveiligheid</u> Voor het schoolgaand verkeer (waaronder de kinderen van reclamant) die de Volmolenweg over moeten steken over de nieuwe route voor het vrachtverkeer is slechts een oversteekplaats bedacht met wat signalering op de weg. Reclamant ziet er tegen op zijn kinderen deze route te laten nemen. Moet reclamant zelf een goede oversteek garanderen omdat FBE de productie wil verhogen?	<u>Verkeersveiligheid</u> Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. In de nieuwe situatie heeft (fiets)verkeer op de Volmolenweg voorrang op verkeer komende uit de uitrit FBE én op het verkeer komend vanaf de nieuwe weg. Op de Volmolenweg rijdt geen vrachtverkeer meer. De voorrangssituatie wordt duidelijk aangegeven (haaiantanden en verkeersborden). De nieuwe situatie vinden wij hiermee verkeersveilig.
<u>Woongenot</u> De achtertuin van reclamant grenst aan de nieuwe weg. Reclamant verwacht hinder van geluid en fijn stof van de dieselmotoren. Het uitzicht verandert van een groenstrook in een 2 m hoge wand. Chauffeurs kunnen over de wand heen kijken wat de privacy aantast. De beperkt verdiepte ligging van de weg en het plaatsen van een heg biedt volgens reclamant geen uitkomst wat betreft inkijk in zijn tuin.	<u>Woongenot</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant. Wij verwachten dat de inkijk in de tuin van reclamant beperkt is gezien de verdiepte ligging van de weg en de geluidswand. Bovendien hebben (vrachtwagen)chauffeurs hun ogen gericht op de weg. Overigens gaat de provincie nog met reclamant in gesprek over beplanting in de achtertuin.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Verzocht wordt met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 21 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.22 Reclamant 22

De zienswijze is door twee personen (één adres) ingediend.

Eén van de indieners heeft nog een andere zienswijze ingediend. Deze zienswijze is weergegeven onder 3.18 van deze Zienswijzennota.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ondersteuning zienswijze Natuur en Milieu federatie Gelderland</u> Reclamant ondersteunt de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving. Reclamant heeft die zienswijze meegestuurd.	<u>Ondersteuning zienswijze Natuur en Milieu federatie Gelderland</u> Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota.

3.23 BrandMR namens reclamant 23

De zienswijze is namens twee personen (één adres) ingediend.

De zienswijze van BrandMR vermeldt als onderwerp ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, het ontwerp-besluit hogere waarden industrielaawaai Wet geluidhinder en de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Woning nabij nieuwe weg met scherm</u> Reclamant woont direct naast het plangebied aan de zuidzijde. Direct achter de woning van reclamant komt op de perceelsgrens een scherm. De weg en het scherm hebben aanzienlijke gevolgen voor reclamant.	<u>Woning nabij nieuwe weg met scherm</u> Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.

<u>Geluidswerende voorziening</u> Ten onrechte is in de planregels van artikel 5.3.1 niet geborgd wat de afmetingen van het scherm zijn. Er staat enkel dat het scherm er moet staan voor de weg in gebruik genomen wordt. Niet geborgd is dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als het scherm is gerealiseerd. Rechts-onzeker is de bepaling dat het scherm een groene uitstraling moet hebben (artikel 5.3.1 onder b van de regels). Ter plaatse van het perceel van reclamant wordt plantaardig materiaal toegepast indien reclamanten bereid zijn het onderhoud te doen. Reclamanten voelen zich gechanteerd. Zij willen de weg niet en zien geen reden om bij te dragen aan onderhoud.	<u>Geluidswerende voorziening</u> Artikel 5.2.2 van de regels van het inpassingsplan bepaalt dat de bouwhoogte van de geluidswerende voorziening (op elk punt van deze geluidswerende voorziening) 2 m bedraagt. De hoogte is daarmee geborgd. Artikel 5.3.1 onder b van de planregels van het inpassingsplan bepaalt dat het gebruik van de weg voor verkeer alleen is toegestaan als een groene uitstraling is gerealiseerd als dat is aangegeven in het Landschapsplan. In het Landschapsplan is bepaald waar een groene beplante uitstraling verplicht is. Ter hoogte van het perceel van reclamant is bepaald: “ten zuiden van het toegangspad naar de schapenweide, alleen beplanting in overleg met eigenaren van de naastgelegen percelen”. Dit betekent dat uitsluitend na akkoord van reclamant beplanting aan de geluidswand wordt aangebracht. Overigens vindt overleg plaats met aanwonenden. Ook het aanplanten van een boom in de tuin is een mogelijkheid om de geluidswand landschappelijk in te passen. Wij proberen hiermee zoveel als mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de omwonenden. Niet duidelijk is wat reclamant bedoelt met het borgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De aspecten die voor reclamant naar verwachting van belang zijn, zijn het geluidscherm, de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg en de verdiepte ligging van de nieuwe weg. Deze aspecten hebben een plek gekregen in de regels van het inpassingsplan. In paragraaf 2.11 van deze Zienswijzennota zijn wij ingegaan op het aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daar is te lezen dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben aangevuld met een aantal extra woningen, gelegen nabij de nieuwe weg. Wij hebben gekozen voor woningen die het zwaarst belast zijn door de nieuwe weg. Zoals blijkt uit de aangepaste Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat vinden wij de situatie voor deze woningen aanvaardbaar. Daarmee vinden wij ook de situatie bij de minder belaste woningen, aanvaardbaar.
<u>Landschappelijke inpassing</u> De landschappelijk inpassing van de weg is onvoldoende geborgd in artikel 5.3.2 van de regels (na 1,5 jaar). Landschappelijk inpassing moet gerealiseerd zijn en in stand gehouden bij ingebruikname van de weg. Ook is niet nagedacht over de aanplant in de beginjaren van de landschappelijk inpassing.	<u>Landschappelijke inpassing</u> Artikel 5.3.2 gaat over het inrichten van de groenzone ten westen van de nieuwe weg door 't Haagje. Deze zone zal zo snel mogelijk na de aanleg van de weg worden ingericht. De termijn van 1,5 jaar is een uiterlijke termijn. Indien mogelijk vindt aanleg van de groenzone eerder plaats. Enige tijd is nodig om rekening te kunnen houden met bijvoorbeeld het broedseizoen, met

	beschikbaarheid van planten en bomen en met het plantseizoen. Als in de beginjaren beplanting niet aanslaat, wordt deze beplanting vervangen voor nieuwe beplanting (inboet). Inheemse en streekeigen beplanting is voor de nieuwe aanplant het uitgangspunt. Hierbij is diversiteit belangrijk. De nieuwe aanplant voorziet dan ook in diversiteit van groeisnelheden. Daarnaast is in het beplantingsplan rekening gehouden met de aanplantmaat van de boom zodat deze bij aanplant al wat volume heeft.
<u>Ontsluiting achterzijde</u> Als gevolg van het inpassingsplan heeft reclamant na 30 jaar geen achteruitgang meer. Dit is een verworven recht van overpad. Het inpassingsplan is daardoor in strijd met een evidente privaatrechtelijke belemmering. Ontsluiting van de schapenweide via de zuidzijde is korter en goedkoper en ook de huidige gebruikte ontsluiting.	<u>Ontsluiting achterzijde</u> De gemeente heeft meegedeeld dat geen toestemming is verleend voor gebruik als overpad. Uit het kadaster blijkt ook geen recht van overpad. Ook blijkt niet uit andere gegevens van het ontstaan van zo'n recht. Uit de gegevens die wij hebben leiden wij juist af dat er geen sprake is van een recht van overpad. Er is dan ook geen evidente belemmering.
<u>Verkeer</u> Het vrachtverkeer komt in de toekomst voor en achter de woning van reclamant net als het bestemmingsverkeer van en naar het dorp Eerbeek. Hierdoor ontstaat veel overlast (soort middelpunt van rotonde) en dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Ook de werknemers van FBE die in ploegendienst werken zullen voor en achter het huis van reclamant rijden. De werknemers moet omrijden door afsluiting van de Volmolenweg.	<u>Verkeer</u> In de toekomst rijdt er voor en achter de woning van reclamant verkeer. De situatie verandert hierdoor voor reclamant. Aan de voorzijde neemt het verkeer wel af: de weg direct voor de woning van reclamant is niet langer de aan- en afrijdroute van en naar FBE. Er is geen toename van verkeer vóór de woning van reclamant. Wel zal enig vrachtverkeer via de Coldenhovenseweg naar het centrum van Eerbeek rijden. Dit zijn echter zeer beperkte aantallen. De werknemers in ploegendienst die bij de ingang aan de Volmolenweg moeten zijn, rijden over de nieuwe weg. Via de Coldenhovenseweg/Volmolenweg is het na aanleg van de nieuwe weg niet meer mogelijk voor gemotoriseerd om de ingang aan de Volmolenweg te bereiken.
<u>Stikstofdepositie en grondwateronttrekking</u> Reclamant haalt artikel 14.1 van de planregels aan waarin staat dat het inpassingsplan niet meer mogelijk maakt dan op basis van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is toegestaan ten aanzien van grondwater en stikstofdepositie. Dit ter voorkoming van significante effecten op Natura 2000-gebieden. Deze vergunning is gelijk met het inpassingsplan in procedure.	<u>Stikstofdepositie en grondwateronttrekking</u> Artikel 14.1 van de planregels past de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming één op één in het inpassingsplan. Dat is volgens jurisprudentie toegestaan. Reclamant gaat eraan voorbij dat een vergunningaanvraag voor de activiteit bouwen, die niet past binnen de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming door deze één op één inpassing, geweigerd zal worden. Artikel 14.1 vormt een directe weigeringsgrond. Anders gezegd, bij de aanvraag voor de activiteit bouwen zal met een rapport moeten worden aangetoond dat wordt voldaan aan de Wet natuurbeschermingsvergunning.

Reclamant vindt deze bepaling in strijd met de rechtszekerheid en niet handhaafbaar. Als een omgevingsvergunning voor de bouwactiviteiten wordt verleend en achteraf blijkt dat artikel 14.1 van de planregels wordt geschonden, is in de omgevingsvergunning een impliciete vrijstelling verleend. Artikel 2.10 lid 2 Wabo staat eraan in de weg dat het inpassingsplan het gebruik conform de omgevingsvergunning verbiedt. Een verdere inperking van de grondwateronttrekking en stikstofdepositie is vereist.	De suggestie die reclamant doet dat een aanvraag op grond van artikel 2.10 tweede lid Wabo automatisch als verzoek om omgevingsvergunning strijdig gebruik wordt aangemerkt is in de basis juist. Dit laat onverlet dat ook dan een aanvraag geweigerd kan en moet worden als deze in strijd is met de één op één ingepaste vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Wij vinden de bepaling rechtszeker en handhaafbaar Temeer omdat de bepaling direct gekoppeld is aan alle ontwikkelingen opgenomen in dit inpassingsplan. Artikel 14 van de planregels zal altijd onderdeel zijn van de toets van een omgevingsvergunningaanvraag. FBE heeft een aanvraag ingediend voor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Het ontwerp van deze gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. Op basis van deze vergunning mag FBE fors minder stikstof uitstoten. De definitieve vergunning is wat betref grondwateronttrekking aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ per jaar.
<u>Verlies aan bomen</u> Reclamant is tegen het verlies van drie oude eiken die moeten wijken voor de weg. Dit betekent dat uitzicht wordt aangetast door verlies van de beeldbepalende bomen en minder vogels en andere dieren. Het woongenot neemt af door de kap.	<u>Verlies aan bomen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Daarin staat ook dat wij naar aanleiding van zienswijzen over biodiversiteit de passages in het Landschapsplan over de groenzone 't Haagje hebben aangepast. Na aanleg van de nieuwe weg vindt herinrichting van de groenzone plaats. De herinrichting vergroot de ecologische waarde en biodiversiteit van de groenzone.
<u>Economische uitvoerbaarheid</u> Reclamanten zullen planschade lijden door de plannen. De economische uitvoerbaarheid is niet geborgd.	<u>Economische uitvoerbaarheid</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.

	Bij het bepalen van de kosten van de aanleg van de weg is niet alleen rekening gehouden met de aanleg van de weg. Ook is een bedrag gereserveerd voor aankoop van gronden en mogelijk uit te keren planschade. De economische uitvoerbaarheid is aangetoond.
<u>Verzoek ontwerp-besluiten niet vast te stellen</u> Gevraagd wordt de ontwerp-besluiten niet vast te stellen. Eerst is een beter ontwerp nodig nabij de woning van reclamant.	<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze aanleiding om het Landschapsplan (bijlage bij de regels van het inpassingsplan) aan te vullen. Voor het overige zien wij geen aanleiding het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

De zienswijze van BrandMR namens reclamant 23 is aanleiding om het Landschapsplan, bijlage bij de planregels van het Inpassingsplan, aan te vullen. De zienswijze geeft voor het overige geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen. De zienswijze is ook geen aanleiding om het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder of de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming te wijzigen.

3.24 Reclamant 24

De zienswijze van reclamant 24 vermeldt geen onderwerp, maar uit de zienswijze blijkt dat deze zich richt tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Reclamant ondersteunt de zienswijzen van de Natuur en Milieu federatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek. Reclamant heeft die zienswijzen meegestuurd.	<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Voor zover de zienswijze is gericht tegen het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek wordt die behandeld in het kader van de procedure van dat ontwerp-inpassingsplan. Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota.
<u>Economisch belang</u> Verder stelt reclamant dat kortzichtig economisch belang oorzaak is van de problemen rond klimaatverandering. Het is geen ver-van-mijn-bed show. Dit speelt ook in Eerbeek. Een gevulde portemonnee gaat ons niet redden. Hoe kan aan latere generaties worden uitgelegd	<u>Economisch belang</u> Bij het opstellen van het inpassingsplan voor FBE is het economisch belang niet doorslaggevend is geweest. FBE toekomstbestendig te maken én een aanvaardbaar woon- en leefklimaat borgen is het doel van het inpassingsplan. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor beide doelen.

dat gekozen is voor kortdurend financieel gewin gebaseerd op uitgevoerd (schijn)onderzoeken?	Om FBE voor de toekomst te behouden is het verhogen van de productiecapaciteit (binnen de vergunning) nodig. FBE investeert in het moderniseren en verbeteren van de productieprocessen. Daarnaast investeert FBE in voorzieningen die voor het woon- en leefklimaat van belang zijn. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt. De uitbreiding van de productiecapaciteit gaat zo niet ten koste van de leefbaarheid en/of het milieu. Door de aanleg van de weg door 't Haagje verbetert de verkeersveiligheid. Al met al vinden wij het inpassingsplan een plan waarin de belangen van het bedrijf, maar het klimaat en de omgeving in balans zijn.
--	---

De zienswijze van reclamant 24 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.25 Reclamant 25

De zienswijze van reclamant 25 vermeldt geen onderwerp, maar uit de zienswijze blijkt dat deze zich richt tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Reclamant ondersteunt de zienswijzen van de Natuur en Milieu federatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek. Reclamant heeft die zienswijzen meegestuurd.	<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Voor zover de zienswijze is gericht tegen het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek wordt die behandeld in het kader van de procedure van dat ontwerp-inpassingsplan. Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota.
<u>Economisch belang</u> Verder stelt reclamant dat kortzichtig economisch belang oorzaak is van de problemen rond klimaatverandering. Het is aan ons de aarde	<u>Economisch belang</u> Bij het opstellen van het inpassingsplan voor FBE is het economisch belang niet doorslaggevend is geweest. FBE toekomstbestendig te maken én een aanvaardbaar woon- en leefklimaat borgen

bewoonbaar te houden voor onze kinderen en kleinkinderen. Een vette bankrekening is geen oplossing maar juist de oorzaak.	is het doel van het inpassingsplan. Dit sluit aan bij de doelstellingen vestigingsklimaat en leefbaarheid. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor beide doelen. Om FBE voor de toekomst te behouden is het verhogen van de productiecapaciteit (binnen de vergunning) nodig. FBE investeert in het moderniseren en verbeteren van de productieprocessen. Daarnaast investeert FBE in voorzieningen die voor het woon- en leefklimaat van belang zijn. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt. De uitbreiding van de productiecapaciteit gaat zo niet ten koste van de leefbaarheid en/of het milieu. Door de aanleg van de weg door 't Haagje verbetert de verkeersveiligheid Al met al vinden wij het inpassingsplan een plan waarin de belangen van het bedrijf, het klimaat en de omgeving in balans zijn.
--	---

De zienswijze van reclamant 25 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.26 Reclamant 26

De zienswijze van reclamant 26 vermeldt als onderwerp FBE, alternatief E door 't Haagje. De zienswijze richt zich op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Verlies van groen</u> Reclamant vindt het niet goed dat in deze tijd natuur wordt opgeofferd voor een weg. Zeker nu het om een ecologische verbindingszone gaat. Het kappen van oude bomen is een schande voor een gemeente die natuur hoog in het vaandel heeft. Waar en hoe vindt compensatie plaats? Aanplant van jonge bomen compenseert niet het verlies van een oude eik. Verlies van groen betekent verlies van een gezonde leefomgeving.	<u>Verlies van groen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg door de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Aanvullend merken wij het volgende op. Inheemse en streekeigen beplanting is voor de nieuwe aanplant het uitgangspunt. Hierbij is diversiteit belangrijk. De nieuwe aanplant voorziet dan ook in diversiteit van groeiselheden. Daarnaast is in het beplantingsplan rekening gehouden met de aanplantmaat van de boom zodat deze bij aanplant al wat volume heeft.

<u>Water</u> Er is al jaren schade aan natuur en landbouw door waterschaarste. Het waterverbruik moet worden teruggedrongen.	<u>Water</u> Wij nemen aan dat reclamant doelt op de grondwateronttrekking door FBE. FBE heeft nu een watervergunning en een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet voor de onttrekking van 3 miljoen m³ grondwater per jaar. In de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming die gelijk met het inpassingsplan ter inzage heeft gelegen, was het bestaande recht (onttrekking van 3 miljoen m³ per jaar) overgenomen. Wij realiseren dat het beperken van grondwateronttrekking belangrijk is om verdroging tegen te gaan en de leveringszekerheid van drinkwater veilig te stellen. De doelen en belangen zijn terug te vinden artikel 2.1 van de Waterwet. Gelet daarop hebben wij FBE gevraagd of FBE mogelijkheden ziet om de grondwateronttrekking te verminderen. FBE ziet mogelijkheden tot een verder optimalisering van het gebruik van grondwater tot maximaal 2,5 miljoen m³ en kan instemmen met het terugbrengen van de te onttrekking hoeveelheid water in de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming tot die hoeveelheid. Gedeputeerde Staten hebben de verleende vergunning aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ per jaar. De partijen die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030 zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papier- en kartonindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft volledig circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan IWE - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken - de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart.
<u>Geluid</u> Extra vrachtwagens betekenen extra geluid. Door meer geluid komt	<u>Geluid</u> Zoals uit paragraaf 2.8 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt.

de rust onder druk te staan en zal het stressniveau van reclamant oplopen. Dit is slecht voor de gezondheid.	In het achtergrondrapport fase 2 van het MER is het geluid van alle wegen samen berekend. In het Reconstructieonderzoek fase 2 van het MER is ook het geluid van de nieuwe weg en het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg berekend. Uit het Reconstructieonderzoek blijkt dat het verkeer op de nieuwe weg leidt tot een beperkte geluidsbelasting. Volgens dit onderzoek varieert het geluid van alleen de nieuwe weg op de gevels van omliggende woningen tussen de 13 dB en 36 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de omliggende woningen door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/ Loubergweg) is 48 dB of minder (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dat is lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die geldt voor 50 km-wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaai) is in de referentiesituatie 43 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 44 dB. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. De toename van het geluid is beperkt, namelijk 1 dB. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor. De geluidsbelasting is, ook zonder aftrek van de 5 dB op basis van wetgeving, lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die voor 50 km-wegen wordt gehanteerd. De gevolgen die het inpassingsplan voor reclamant heeft, zijn beperkt en vinden wij aanvaardbaar.
<u>Verkeersveiligheid</u> Meer vrachtwagens betekent minder veiligheid op de wegen. De Coldenhovenseweg is al druk en wordt alleen maar drukker. Reclamant en de (klein)kinderen willen veilig kunnen blijven wandelen, fietsen en spelen. Verkeersonveiligheid neemt toe door de nieuwe weg doordat een nieuwe drukke kruising wordt gecreëerd in bocht met bushaltes. Ook de in-uitritten van papiergroothandel Palm zijn hier gelegen en de ontsluiting naar de huisarts aan de Tullekenweg	<u>Verkeersveiligheid</u> De verkeersintensiteiten van met name vrachtverkeer nemen in de toekomst toe. Het inpassingsplan voorziet in een nieuwe weg tussen de Volmolenweg en de Wethouder Sandersstraat. De weg zal gebruikt worden als aan- en afrijdroute naar FBE. Deze nieuwe verkeerssituatie is geschikt en verkeersveilig ingericht voor extra vrachtverkeer. Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan.

	Het wegontwerp voorziet in aanpassingen rond de kruising Coldenhovenseweg/Loubergweg - Wethouder Sandersstraat. De Wethouder Sandersstraat wordt voor het gedeelte tussen Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje aangepast. De aansluiting van Wethouder Sandersstraat op de Coldenhovenseweg/Loubergweg wordt haakser. Hierdoor verbetert het zicht. Het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje wordt breder zodat voertuigen elkaar goed kunnen passeren. Voor voetgangers zijn er voetpaden en er komt een oversteekpunt in de Wethouder Sandersstraat met goed zicht op het verkeer.
<u>Elektrisch vervoer</u> Elektrisch vervoer zal maar klein percentage van vervoersbewegingen zijn. De deuren van een elektrische trailer kleppen ook (geluid). Elektrisch vervoer draagt nauwelijks bij aan een duurzame oplossing. Reclamant gebruikt het woord: schijnpolitiek.	<u>Elektrisch vervoer</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.6 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan het elektrisch vervoer. Het klopt dat de deuren van elektrische pendels kunnen kleppen. Om dit te beperken is een egaal wegdek van belang. In het ontwerp-inpassingsplan is in artikel 5 van de regels van het inpassingsplan een asfaltverharding voorgeschreven voor de nieuwe weg. Door middel van een gewijzigde vaststelling zijn aanvullend ook drempels en nieuwe putdeksels in het wegdek van de nieuwe weg uitgesloten. Ook is in het vastgestelde inpassingsplan asfaltverharding voor het deel van de Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) voorgeschreven.
<u>Breedte van de weg</u> Waarom moeten er langs de nieuwe weg groenstroken komen van 2,1 m breed?	<u>Breedte van de weg</u> Langs de nieuwe weg komen groenstroken die voldoende breed moeten zijn. Dit is nodig om te voorkomen dat er een "tunneleffect" ontstaat door de geluidswanden aan beide zijden van de weg. Ook is deze breedte van de berm nodig om ruimte te hebben voor voorzieningen voor de waterafvoer.
<u>Waardevermindering</u> De woning van reclamant vermindert in waarde als gevolg van de ontwikkelingen en de effecten daarvan, zonder dat reclamant daar invloed op heeft.	<u>Waardevermindering</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een "normaal maatschappelijk risico" van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.

<u>Conclusie/ Alternatievenonderzoek</u> Reclamant ziet alleen negatieve effecten van de nieuwe weg. Reclamant wil het behoud van de rustige groenstrook, niet meer vrachtverkeer en rust, ruimte en gezonde lucht. Reclamant geeft aan niet tegen FBE te zijn, maar tegen de nieuwe weg. Er zijn betere alternatieven. Van alternatief B hebben minder mensen overlast.	<u>Conclusie/Alternatievenonderzoek</u> De keuze voor de nieuwe weg door 't Haagje is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt.
<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> Reclamant verzoekt het inpassingsplan niet vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 26 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.27 Reclamant 27

De zienswijze van reclamant 27 vermeldt als onderwerp FBE, alternatief E door 't Haagje. De zienswijze richt zich op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

<u>Samenvatting zienswijze</u>	<u>Reactie bevoegd gezag</u>
<u>Verlies van groen</u> Reclamant vindt het schandalig dat in deze tijd natuur wordt opgeofferd voor een weg. Zeker nu het om een ecologische verbindingszone gaat. Het kappen van oude bomen is een schande voor een gemeente die natuur hoog in het vaandel heeft. Waar en hoe vindt compensatie plaats? Aanplant van jonge bomen compenseert niet het verlies van een oude eik. Verlies van groen betekent verlies van een gezonde leefomgeving.	<u>Verlies van groen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg door de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Aanvullend merken wij het volgende op. Inheemse en streekeigen beplanting is voor de nieuwe aanplant het uitgangspunt. Hierbij is diversiteit belangrijk. De nieuwe aanplant voorziet dan ook in diversiteit van groeisnelheden. Daarnaast is in het beplantingsplan rekening gehouden met de aanplantmaat van de boom zodat deze bij aanplant al wat volume heeft.
<u>Water</u> Er is al jaren schade aan natuur en landbouw door waterschaarste. Het waterverbruik moet worden teruggedrongen.	<u>Water</u> Wij nemen aan dat reclamant doelt op de grondwateronttrekking door FBE. FBE heeft nu een watervergunning en een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet voor de onttrekking van 3 miljoen m³ grondwater per jaar.

	In de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming die gelijk met het inpassingsplan ter inzage heeft gelegen, was het bestaande recht (onttrekking van 3 miljoen m³ per jaar) overgenomen. Wij realiseren dat het beperken van grondwateronttrekking belangrijk is om verdroging tegen te gaan en de leveringszekerheid van drinkwater veilig te stellen. De doelen en belangen zijn terug te vinden artikel 2.1 van de Waterwet. Gelet daarop hebben wij FBE gevraagd of FBE mogelijkheden ziet om de grondwateronttrekking te verminderen. FBE ziet mogelijkheden tot een verder optimalisering van het gebruik van grondwater tot maximaal 2,5 miljoen m³ en kan instemmen met het terugbrengen van de te onttrekking hoeveelheid water in de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming tot die hoeveelheid. Gedeputeerde Staten hebben de verleende vergunning aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ per jaar. De partijen die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030 zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papier- en kartonindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft volledig circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan IWE - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken - de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren. Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart.
<u>Geluid</u> Extra vrachtwagens betekenen extra geluid. Door meer geluid komt de rust onder druk te staan en loopt stressniveau op. Dit is slecht voor de gezondheid.	<u>Geluid</u> Zoals uit paragraaf 2.8 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. In het achtergrondrapport fase 2 van het MER is het geluid van alle wegen samen berekend. In het Reconstructieonderzoek fase 2 van het MER is ook het geluid van de nieuwe weg en het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg berekend.

	Uit het Reconstructieonderzoek blijkt dat het verkeer op de nieuwe weg leidt tot een beperkte geluidsbelasting. Volgens dit onderzoek varieert het geluid van alleen de nieuwe weg op de gevels van omliggende woningen tussen de 13 dB en 36 dB (met aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de omliggende woningen door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/ Loubergweg) is 48 dB of minder (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dat is lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die geldt voor 50 km-wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 45 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 46 dB. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. De toename van het geluid is beperkt, namelijk 1 dB. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor. De geluidsbelasting is, ook zonder aftrek van de 5 dB op basis van wetgeving, lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die voor 50 km-wegen wordt gehanteerd. De gevolgen die het inpassingsplan voor reclamant heeft, zijn beperkt en vinden wij aanvaardbaar.
<u>Tuin</u> Reclamant verblijft graag in de tuin. Het gaat steeds over geluid op de gevel, niet over geluid in de tuin. Reclamant zal meer dan gemiddeld overlast ondervinden van de nieuwe weg door geluid, luchtverontreiniging, visuele belasting en geur. Welzijn staat onder druk.	<u>Tuin</u> De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Reclamant geeft aan dat de rust in zijn tuin minder wordt en dat zijn welzijn onder druk staat. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.

<u>Veiligheid</u> Meer vrachtwagens betekent minder veiligheid op de wegen. De Coldenhovenseweg is al druk en wordt alleen maar drukker. Reclamant en de kinderen willen veilig kunnen blijven wandelen, fietsen en spelen. Verkeersonveiligheid neemt toe door de nieuwe weg doordat een nieuwe drukke kruising wordt gecreëerd in bocht met bushaltes. Ook de in-uitritten van papiergroothandel Palm zijn hier gelegen en de ontsluiting naar de huisarts aan de Tullenkenweg	<u>Verkeersveiligheid</u> De verkeersintensiteiten van met name vrachtverkeer nemen in de toekomst toe. Het inpassingsplan voorziet in een nieuwe weg tussen de Volmolenweg en de Wethouder Sandersstraat. De weg zal gebruikt worden als aan- en afrijdroute naar FBE. Deze nieuwe verkeerssituatie is geschikt en verkeersveilig ingericht voor extra vrachtverkeer. Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. Het wegontwerp voorziet in aanpassingen rond de kruising Loubergweg/Coldenhovenseweg - Wethouder Sandersstraat. De Wethouder Sandersstraat wordt voor het gedeelte tussen Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje aangepast. De aansluiting van Wethouder Sandersstraat op de Coldenhovenseweg/Loubergweg wordt haakser. Hierdoor verbetert het zicht. Het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje wordt breder zodat voertuigen elkaar goed kunnen passeren. Voor voetgangers zijn er voetpaden en er komt een oversteekpunt in de Wethouder Sandersstraat met goed zicht op het verkeer.
<u>Elektrisch vervoer</u> Elektrisch vervoer zal maar klein percentage van vervoersbewegingen zijn. De deuren van een elektrische trailer kleppen ook (geluid). Elektrisch vervoer draagt nauwelijks bij aan een duurzame oplossing. Reclamant gebruikt het woord: schijnpolitiek.	<u>Elektrisch vervoer</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.6 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan het elektrisch vervoer. Het klopt dat de deuren van elektrische pendels kunnen kleppen. Om dit te beperken is een egaal wegdek van belang. In het ontwerp-inpassingsplan is in artikel 5 van de regels van het inpassingsplan een asfaltverharding voorgeschreven voor de nieuwe weg. Door middel van een gewijzigde vaststelling zijn aanvullend ook drempels en nieuwe putdeksels in het wegdek van de nieuwe weg uitgesloten. Ook is in het vastgestelde inpassingsplan asfaltverharding voor het deel van de Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) voorgeschreven.
<u>Breedte van de weg</u> Waarom moeten er langs de nieuwe weg groenstroken komen van 2,1 m breed?	<u>Breedte van de weg</u> Langs de nieuwe weg komen groenstroken die voldoende breed moeten zijn. Dit is nodig om te voorkomen dat er een "tunneleffect" ontstaat door de geluidswanden aan beide zijden van de weg. Ook is deze breedte van de berm nodig om ruimte te hebben voor voorzieningen voor de waterafvoer.

<u>Waardevermindering</u> De woning van reclamant vermindert in waarde als gevolg van de ontwikkelingen en de effecten daarvan, zonder dat reclamant daar invloed op heeft.	<u>Waardevermindering</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
<u>Conclusie/Alternatievenonderzoek</u> Reclamant ziet alleen negatieve effecten van de nieuwe weg. Reclamant wil het behoud van de rustige groenstrook, niet meer vrachtverkeer en rust, ruimte en gezonde lucht. Reclamant geeft aan niet tegen FBE te zijn, maar tegen de nieuwe weg. Er zijn betere alternatieven. Van alternatief B hebben minder mensen overlast.	<u>Conclusie/Alternatievenonderzoek</u> De keuze voor de nieuwe weg door 't Haagje is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ook ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt.
<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> Reclamant verzoekt het inpassingsplan niet vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 27 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.28 Reclamant 28

De zienswijze van reclamant 28 vermeldt als onderwerp FBE en LCE. De zienswijze richt zich op de beide ontwerp-inpassingsplannen.

De zienswijze is door twee personen (één adres) ingediend.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u>	<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u>

Voor zover de zienswijze is gericht tegen het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek wordt die behandeld in het kader van de procedure van dat ontwerp-inpassingsplan. Reclamant ondersteunt de zienswijzen van de Natuur en Milieu federatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek. Reclamant heeft die zienswijzen meegestuurd.	Voor zover de zienswijze is gericht tegen het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek wordt die behandeld in het kader van de procedure van dat ontwerp-inpassingsplan. Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota.
<u>Omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Reclamant heeft daarnaast een zelf geformuleerde zienswijze ingediend. Daarin heeft reclamant als onderwerp vermeld 'Zienswijze LCE'. De zienswijze richt zich uitsluitend op het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek.	<u>Omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Voor zover de zienswijze is gericht tegen het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek wordt die behandeld in het kader van de procedure van dat ontwerp-inpassingsplan.

De zienswijze van reclamant 28 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.29 Reclamant 29

Reclamant heeft een zienswijze ingediend tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en tegen het ontwerp-besluit hogere waarden (industrie). Hierna zijn beide zienswijzen van deze reclamant in een tabel per zienswijze samengevat en van een reactie voorzien.

Zienswijze van reclamant 29 voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Algemeen</u> Reclamant dient bezwaren in algemene zin en bezwaren in specifieke zin in.	<u>Algemeen</u> Dit nemen wij voor kennisgeving aan.
<u>NOVI</u> Het plan voldoet niet aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en hierin benoemde nationale belangen.	<u>NOVI</u> Een aantal van de in de NOVI genoemde nationale belangen komen terug in het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving. Bij het opstellen van het inpassingsplan voor FBE is het economisch belang niet doorslaggevend geweest. FBE

In het inpassingsplan worden keuzes gemaakt tussen nationale belangen waarbij economisch groeipotentieel voor de papierfabrieken prevaleert boven een goede leefomgevingskwaliteit, het bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving, het waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid, het beperken van klimaatverandering, het waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater en het verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit. De punten worden hierna uitgewerkt.	toekomstbestendig te maken én een aanvaardbaar woon- en leefklimaat borgen is het doel van het inpassingsplan. Voor meer informatie over de NOVI verwijzen wij naar paragraaf 3.1 van de toelichting van het inpassingsplan.
<u>Heroriëntatie</u> De papierindustrie is uitgegroeid tot een groot (internationaal) papiercluster. Dit levert spanning op tussen de (deels) tegengestelde belangen van industriële ontwikkelingen en maatschappelijke ontwikkelingen en leefbaarheid in het dorp. In 2017 heeft een kort proces plaatsgevonden tussen gemeente, industrie en provincie om een mogelijke samenwerking te onderzoeken. In 2018 heeft de gemeente een nieuw bestemmingsplan vastgesteld waarin richting wordt gegeven aan de ontwikkelmogelijkheden van locaties/projecten die bijdragen aan de pijlers economie, leefbaarheid en energie. Hierbij wordt economie gedefinieerd als “<i>blijvend competitief papiercluster</i>”. De vraag is of deze doelstelling en daarnaast de uitwerking van deze doelstelling in het inpassingsplan voor één specifiek bedrijf binnen de huidige landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsopgaven nog als richtlijn genomen mag en kan worden. Het inpassingsplan gaat om één papierfabriek die de productiecapaciteit fors wil uitbreiden op basis van een jaren geleden afgegeven vergunning en tot op heden niet volledig benutte vergunning. Tussen het moment van afgifte van de vergunningen en nu is de wereld veranderd: terugdringen CO₂ uitstoot en terugdringen verdroging /wateronttrekking. Het vraagstuk van werkgelegenheid is inmiddels omgeslagen naar een vraagstuk van arbeidsschaarste.	<u>Heroriëntatie</u> Allereerst merken wij op dat het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving onderdeel is van het programma Eerbeek-Loenen 2030. Er zijn nog diverse andere projecten die onder dit programma vallen zoals het logistiek centrum Eerbeek, het wegnnet en de waterrotonde. Alle projecten binnen het programma leveren een bijdrage aan de doelstellingen van het programma Eerbeek-Loenen 2030: vestigingsklimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Wij verwijzen naar paragraaf 2.2 voor een toelichting op het programma Eerbeek-Loenen 2030. De doelstellingen van het ontwerp-inpassingsplan voor Folding Boxboard Eerbeek en omgeving zijn: - Een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor FBE. - Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving. In de plannen is daarnaast ook aandacht voor verduurzaming van de productieprocessen van FBE. De blik vanuit het programma én vanuit het inpassingsplan is breder dan uitsluitend het economische perspectief. Het economisch perspectief is wel blijvend van belang. De papier- en kartonindustrie is de economische motor waar de regio Eerbeek op draait. De papier- en kartonindustrie levert directe en indirecte werkgelegenheid op. Het provinciaal belang is gelegen in het behoud van de papier- en kartonfabrieken voor de regio. Het verdwijnen van (een deel) van de papier- en kartonindustrie heeft een veel groter effect hebben dan uitsluitend het verdwijnen van de directe werkgelegenheid bij een papier- en kartonfabriek.

Daarmee is de motivatie om ten gunste van werkgelegenheid, de druk op natuur en milieu te verhogen en discussievrij vast te houden aan ooit afgegeven vergunningen niet meer opportuun. Al deze ontwikkelingen vragen om een heroriëntatie. Het is dan ook bijzonder dat de Provinciale Staten de doelstellingen, die de basis zijn van dit inpassingsplan, niet heeft aangepast en dat de pijler economie nog steeds een van de hoofddoelstellingen is. Op 14 september 2022 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland een ontwerpbesluit genomen waarin de tenaamstelling van de vergunning wordt gewijzigd in Folding Boxboard Eerbeek B.V. Deze overname en wijzigingsverzoek had als trigger moeten dienen voor de heroriëntatie, wat niet is gebeurd.	Om FBE voor de toekomst te behouden is het verhogen van de productiecapaciteit (binnen de vergunning) nodig. FBE investeert in het moderniseren en verbeteren van de productieprocessen. Daarnaast investeert FBE in voorzieningen die voor het woon- en leefklimaat van belang zijn. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt. In de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is de vergunde ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³. De uitbreiding van de productiecapaciteit gaat zo niet ten koste van de leefbaarheid en/of het milieu. Door de aanleg van de weg door 't Haagje verbetert de verkeersveiligheid. Al met al geven wij met dit plan brede invulling aan de doelstellingen die aansluit bij maatschappelijke ontwikkelingen én die verder gaat dan uitsluitend het economische perspectief.
<u>Werkgelegenheid</u> In de stukken wordt aangegeven dat het “Provinciaal belang is het behouden van de papier en karton fabrieken in de regio en daarmee werkgelegenheid. Hiermee wordt vastgehouden aan een werkgelegenheidsdoelstelling, terwijl juist sprake is van arbeidsschaarste.	<u>Werkgelegenheid</u> De papier- en kartonindustrie is voor de werkgelegenheid van de <i>hele</i> regio van belang. FBE heeft circa 200 medewerkers in dienst. Naast deze directe werkgelegenheid bij FBE zelf, is het bedrijf ook van belang voor andere bedrijven in de regio (indirecte werkgelegenheid). Zo wordt het onderhoud aan machines en ombouwkosten voor circa 50% door lokale bedrijven uitgevoerd. Ook leveranciers komen veelal uit de regio net als de ondernemingen die voor het transport zorgen. De andere papier- en kartonfabrieken hebben vergelijkbare effecten op de lokale economie en werkgelegenheid in Eerbeek en omgeving. De papier- en kartonindustrie is voor de <i>hele</i> regio van economisch belang. Het verdwijnen van (een deel) van de papier- en kartonindustrie heeft een veel groter effect dan uitsluitend het verdwijnen van de directe werkgelegenheid bij een papier- en kartonfabriek. Daarom is het vestigingsklimaat binnen het programma Eerbeek -Loenen 2030 een belangrijke pijler. Voor dit inpassingsplan is een toekomstbestendige bedrijfsvoering van FBE van belang.
<u>Energieverbruik en CO₂-uitstoot</u> De papierindustrie heeft een algehele negatieve impact op natuur en	<u>Energieverbruik en CO₂-uitstoot</u> De papier- en kartonindustrie verbruikt energie. FBE investeert en gaat verder investeren om het energieverbruik naar beneden te krijgen. Het gasverbruik wordt de komende jaren

milieu. De papierindustrie is een groot energieverbruiker, omdat er bomen gekapt moeten worden en er fossiele brandstof nodig is om grondstoffen aan te voeren en karton en papier te produceren. De productie van karton en papier veroorzaakt lucht- en watervervuiling. Voor de productie zijn relatief veel grondstoffen, water en energie nodig. Naast fossiele brandstof zijn er ook chemische stoffen nodig. Bovendien is voor de productie van hout (landbouw)grond nodig en dat is schaars. De papierindustrie heeft een enorme CO₂-uitstoot. Op mondiaal niveau meer dan luchtvaart. Hoe past dit bij de ontwikkelingen waarin na de landbouw nu ook de industriële sector en de verkeerssector met CO₂ en stikstofbesparingsdoelen te maken krijgt?	fors gereduceerd. Dit heeft positieve gevolgen voor de CO₂-uitstoot van het bedrijf. De emissie van CO₂ op het fabrieksterrein neemt, ondanks de toename van de productie, af. Op dit moment koopt FBE houtpulp aan afkomstig uit Scandinavië. FBE gaat echter gebruik maken van maagdelijke houtvezels/-chips, die voor 80% bestaan uit restmateriaal van houtverwerkende industrie en die vooral afkomstig zijn uit de bossen in de Benelux en Duitsland. FBE staat aan het begin van de circulaire keten van de papier- en kartonindustrie. De vezels kunnen na gebruik van het vouwkarton vervolgens 10 tot 20 keer worden gerecycled. Daarna worden de restvezels toegepast in bouwmaterialen.
<u>Hergebruik</u> Binnen de papierindustrie als geheel wordt ingezet op recycling om de voetafdruk te verkleinen. Van gerecyclede vezels papier maken kost nog steeds energie en water, maar minder. Bij FBE wordt omgeschakeld naar een situatie waarbij productie alleen nog plaatsvindt op basis van verse houtvezels. Tevens wordt ingezet op zelfstandige productie van pulp. De productie van pulp richt over het algemeen meer milieuschade aan dan het gebruik van oud papier en karton vezels (bijlage 1).	<u>Hergebruik</u> FBE maakt gebruik van houtvezels in plaats van oud papier. Dit in verband met de eisen die de klanten van FBE stellen. De houtvezels/chips komen in de toekomst met name uit de bossen van de Benelux en Duitsland. De houtvezels/houtchips bestaat voor 80% uit restmateriaal van de houtverwerkende industrie. FBE staat daarmee aan het begin van de circulaire keten van de papier- en kartonindustrie. FBE gebruikt maagdelijke vezels. De vezels kunnen na gebruik van het vouwkarton vervolgens 10 tot 20 keer worden gerecycled. Daarna worden de restvezels toegepast in bouwmaterialen.
<u>Waterverbruik</u> De afgeven vergunning is afgegeven voor een productiecapaciteit van 200.000 ton karton per jaar en 80.000 ton ontinkte stof. De grondwateronttrekking in 2019 was 1.752.00 m³ per jaar. De grondwateronttrekking bij de vergunde productiecapaciteit wordt in de plansituatie naar verwachting maximaal 2.891.00 m³ per jaar. In lijn met het vergunde productievolume zal het grondwaterverbruik in de aangevraagde situatie ten opzichte van 2019 toenemen tot 14,5 m³/ton. De toename blijft binnen de vergunde ruimte. Het is de vraag of het reëel	<u>Waterverbruik</u> In de afgelopen 20 jaar heeft FBE het waterverbruik per geproduceerde ton karton van 26 m³ per ton naar 13 m³ per ton teruggebracht. Deze cijfers zijn gebaseerd op de daadwerkelijke productie en grondwateronttrekking. Op basis van het worst-case scenario is de toekomstig waterverbruik voorspeld. Dit is gedaan met als uitgangspunt het gebruik van de gehele vergunde productiecapaciteit (200.000 ton karton en 80.000 ton ontinkte stof) en bij gebruik van de nieuwe pulpinstallatie. Dan bedraagt het verwachte bronwaterverbruik ruim 14 m³ per geproduceerde ton.

is vast te houden aan een vergunning uit 2005. Vanaf het moment dat de nieuwe pulpinstallatie in gebruik is wordt veel meer pulp zelf geproduceerd, is aanvullende grondwater nodig waardoor het relatieve verbruik per ton geproduceerd karton toeneemt bij een fabriek gelegen in Natura 2000. Binnen de papier industrie als geheel, maar ook de papierindustrie in Eerbeek en Loenen in het bijzonder, wordt ingezet op hergebruik van afvalwater. In de nabije toekomst zijn geen nieuwe mogelijkheden te verwachten die leiden tot een verdere besparing van het gebruik van grondwater door FBE.	De zienswijzen zijn aanleiding geweest voor FBE om te bezien of het grondwaterverbruik verder teruggedrongen kan worden. Gebleken is dat een verdere besparing met maximale inspanning door verdere optimalisering van productieprocessen, mogelijk is. De vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is hierop aangepast (van 3 miljoen m³ grondwateronttrekking naar 2,5 miljoen m³). Deze vermindering betekent, ook bij ingebruikname van de nieuwe pulpinstallatie, een reductie van het grondwaterverbruik per geproduceerde ton karton. Het grondwaterverbruik bedraagt bij een productie van 200.000 ton karton, maximaal 12,5 m³ per geproduceerde ton karton. De partijen die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030 zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papier- en kartonindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft <i>volledig</i> circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan IWE - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken - de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren. Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart.
<u>Berekeningen</u> Bij alle berekeningen van de effecten wordt de aangevraagde (gewenste) situatie vergeleken met de vergunde, maar niet benutte situatie. Dit betekent dat voor een aantal negatieve effecten de uitstoot op papier afneemt (gewenst ten opzichte van vergund), maar in de praktijk fors toeneemt (gewenst ten opzichte van werkelijke). Hiermee is het plan opgebouwd op een papieren werkelijkheid. Gesteld wordt dat de beoogde situatie ten opzichte van de referentiesituatie in geen enkel Natura 2000-gebied tot een stijging van stikstofdepositie. Echter dit is op papier. Met de druk op de huidige beleidsopgaven om de werkelijke uitstoot te reduceren, zou deze berekening opnieuw uitgevoerd moeten worden op basis van de actuele	<u>Berekeningen</u> In het MER zijn de milieueffecten van de plannen onderzocht. Daarbij de is de referentiesituatie vergeleken met de toekomstige situatie zoals mogelijk gemaakt in het inpassingsplan. Voor de referentiesituatie is uitgegaan van de productie van FBE in 2019 (137.500 ton karton). Voor de toekomstige situatie is o.a. uitgegaan van de maximale vergunde productiecapaciteit van 200.000 ton karton en 80.000 ton ontinkte stof. Voor vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming is de vergelijking huidig vergund met nieuw vergund bepalend. FBE beschikte over een geldende vergunning op grond van de Wet natuurbescherming waarin veel stikstofruimte aanwezig is; met de gewijzigde vergunning is een deel van die ruimte teruggenomen. De nieuwe situatie past binnen de ruimte van de nog onder de Natuurbeschermingswet 1998 afgegeven vergunning uit 2015.

uitstoot en rekenmethoden. Het is niet duidelijk hoe het mogelijk is dat een toename aan zelf geproduceerd pulp niet zal leiden tot extra verkeersbewegingen en additionele uitstoot als gevolg van deze extra bewegingen.	Voor stikstof zijn nog extra berekeningen uitgevoerd in het kader van MER-onderzoek: de feitelijke situatie is ook vergeleken met de toekomstige situatie. Uit deze berekeningen is gebleken dat, ondanks de toename in de productie, de totale emissie van stikstof van de inrichting afneemt ten opzichte van de feitelijke situatie in 2019. Dit komt doordat FBE investeert in schonere en duurzamere productieprocessen. De verhoging van de productiecapaciteit betekent wel een toename van het aantal verkeersbewegingen. Hierdoor neemt de depositie op het Natura 2000-gebied gelegen langs de N786 zeer beperkt toe. Op basis van de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming krijgt FBE een passende vergunning. De feitelijke toekomstige emissie van de fabriek is lager dan de bestaande feitelijke emissie.
<u>Verhogen grenswaarde geluidsbelasting</u> In 2018 was een HGW besluit genomen en nu dient voor een aantal woningen een nieuw HGW besluit te worden genomen. Voor de woning van reclamant wordt de grenswaarde substantieel verhoogd met 4dB. De piekbelasting kan nog verder oplopen. Dit is niet acceptabel.	<u>Verhogen grenswaarde geluidsbelasting</u> Voor onze reactie op dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar onze reactie op een vergelijkbaar onderdeel in de zienswijze van reclamant op het onderdeel ontwerp hogere waarde besluit.
<u>Maximale geluidsniveau</u> Reclamant ervaart op dit moment met name 's nachts veel geluidshinder en met regelmaat wordt de nachtrust verstoord. Dit zal alleen maar toenemen en het woon- en leefgenot negatief beïnvloeden en risico op gezondheidsproblemen doen toenemen. Reclamant wil naast het vaststellen van de HGW ook in het besluit een voorziening toegevoegd zien waarin maximale geluidsniveaus voor dag, avond en nacht vastgesteld worden.	<u>Maximale geluidsniveau</u> De maximale geluidsniveaus (piekgeluid) in de dag-, avond- en nachtperiode worden niet in een inpassingsplan of het besluit hogere waarde vastgelegd, maar de in omgevingsvergunning milieu. Het gaat om piekgeluid veroorzaakt door activiteiten op het terrein van de inrichting. In de huidige nog geldende milieuvergunning zijn maximale geluidsniveaus vastgelegd voor een aantal woningen. In de nog te verlenen omgevingsvergunning milieu zullen ook maximale geluidsniveaus worden opgenomen op basis van de Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening.
<u>Weerkaatsing geluid</u> De fabriek wordt in het inpassingsplan aan drie zijden voorzien van geluidswerende voorzieningen. Dit kan tot weerkaatsing van geluid leiden en negatieve effecten hebben op de geluidsbelasting op de Coldenhovenseweg.	<u>Weerkaatsing geluid</u> De geluidswanden worden gemaakt van absorberend materiaal. Dit is meegenomen in de geluidsberekeningen. Van extra geluid als gevolg van terugkaatsing is geen sprake.
<u>Trillingen</u>	<u>Trillingen</u>

De Coldenhovenseweg vormt geen onderdeel van het uitgevoerde trillingenonderzoek. Bewoners hebben aangegeven wel trillinghinder te ervaren. De bescherming die in de plannen geboden wordt voor de woningen die wel een onderdeel uitmaken van het onderzoek dienen onverkort ook voor de woningen aan de Coldenhovenseweg te gelden. Verhoging productie capaciteit zal mogelijk leiden tot verhoging van de trillingen. Hier zijn nog veel onzekerheden over en er dient een onitoringsvoorschrift van trillingen in relatie tot verhoging van de snelheid van kartonmachine 3 ter bescherming van de bewoners opgesteld te worden. Dit dient ook voor de Coldenhovenseweg te gelden. Verwachting is dat vervanging van de pulpmachine weinig of geen hinder al veroorzaken onder voorwaarde dat deze trilling geïsoleerd opgesteld wordt. Ook dit dient zeker gesteld en gemonitord te worden, ook voor de Coldenhovenseweg. In de aanvraag dient te worden opgenomen dat trillingen hinder als gevolg van vallen of stoten beperkt dient te worden. Ook hiervoor moet de Coldenhovenseweg voor in aanmerking komen. Trilling veroorzaakt door FBE zijn nu al zichtbaar/voelbaar. Een productie verhoging zal dit verergeren. De trillingen kunnen allerlei gezondheidsklachten opleveren. Toename van de trillingen is niet acceptabel, zal het woon- en leefgenot negatief beïnvloeden en risico op gezondheidsproblemen doen toenemen. Verwezen wordt naar een rapport “Trillingen” van Arbonet en regelgeving opgesteld door het ministerie van Sociale Zaken en werkgelegenheid.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen op het fabrieksterrein. In de huidige omgevingsvergunning is bepaald dat moet worden voldaan aan de SBR-richtlijn B. Dit voorschrift geldt voor alle woningen. Deze bepaling zal worden gehandhaafd in de gewijzigde omgevingsvergunning milieu. De woning van reclamant is op deze wijze beschermd. Om aan de richtlijn te voldoen zijn maatregelen nodig. Die zijn inmiddels getroffen. De vergroting van de productiecapaciteit leidt per saldo niet tot extra trillingen. Het onderzoek naar de trillingen heeft plaats gevonden bij de woningen waar de meeste trillingshinder werd verwacht. Dat zijn woningen langs de Volmolenweg bij de kartonmachine en langs de Kloosterstraat bij de pulpinstallatie.
<u>Negatieve milieueffecten</u> De MER richt zich alleen op geluid en trilling. Aanpassingen op het fabrieksterrein, inrichting van de fabriek, aanpassing van het productieproces en eindproduct hebben ook negatieve en schadelijke milieueffecten. Daarnaast kunnen mogelijk negatieve effecten optreden ten aanzien van verhoging van de geuroverlast, verhoging van risico's waaronder brandveiligheid en risico's van opslag chemicaliën en	<u>Negatieve milieueffecten</u> Het MER gaat veel verder dan uitsluitend een onderzoek naar geluid en trilling. Vele andere thema's, waaronder geur, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en gezondheid, zijn onderzocht. Wij verwijzen naar het MER dat als bijlage aan het inpassingsplan is gevoegd. In hoofdstuk 4.1.15 van het MER (bijlage bij het inpassingsplan) is onderbouwd waarom de aspecten zeer zorgwekkende stoffen (hierna: ZZS), brandveiligheid en externe veiligheid niet nader zijn onderzocht. Wij verwijzen daarnaar.

gezondheidsrisico's door enerzijds verhoging van de productiecapaciteit ook als gevolg van de overstap naar volledig productie op basis van verse vezels en het besluit om zelf pulp te gaan maken. Het is verontrustend dat zeer zorgwekkende stoffen, brandveiligheid en externe veiligheid niet wordt onderzocht. Brandrisico wordt als aandachtspunt benoemt. De MER-commissie heeft geadviseerd om een worstcase inzicht te creëren voor de mogelijke effecten wat niet is meegenomen in het MER.	Aanvullend merken wij het volgende op. Recent is door FBE een brandveiligheidsrapport opgesteld. Gebleken is dat verschillende bouwkundige aanpassingen nodig zijn. Een deel van de aanpassingen wordt op dit moment gerealiseerd. Uitvoering van de overige onderdelen volgt. Bij nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing is brandveiligheid onderdeel van het vergunningsverleningstraject. De door FBE gebruikte zeer zorgwekkende stoffen (hierna: ZZS) kunnen niet naar de lucht uitgestoten worden. Wel kunnen deze stoffen in het afvalwater terecht komen. In het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is gevraagd in te gaan op de minimalisatieverplichting met betrekking tot ZZS, inzichtelijk te maken wat de concentratie ZZS in het afvalwater is en te onderbouwen dat waterzuivering leidt tot voldoende verwijdering van ZZS. FBE heeft dit nader onderbouwd in de vorm van een aanvulling op het MER.
<u>Verwerking boomstammen</u> De verwerking van houtstammen is niet onderzocht in het MER. Het is uit de MER en besluitvorming niet duidelijk waar en hoe de beoordeling van negatieve effecten en risico's op de leefomgeving zijn meegenomen en mogelijk gemitigeerd kunnen worden.	<u>Verwerking boomstammen</u> FBE is gestopt met het verwerken van boomstammen. Uitgangspunt voor de onderzoeken is dan ook geweest dat er geen verwerking van boomstammen meer plaatsvindt op het terrein van FBE (zie de uitgangspunten van het Achtergrondrapport geluid fase 1). Dit Achtergrondrapport is ook een bijlage bij het inpassingsplan.
<u>Stof en broei van houtsnippers</u> De voorraad van houtsnippers komt in de open lucht waardoor extra stofontwikkeling en eventueel broei ontstaat. Hiervoor worden geen maatregelen voorgesteld. Dit gaat ten koste van de veiligheid en gezondheid van de omwonenden.	<u>Stof en broei van houtsnippers</u> Brandgevaar is beperkt door het hoge vochtpercentage van de houtchips (gegarandeerd 40% tot 60%). Om de kans op een smeulbrand door broei zo klein mogelijk te houden zijn er werkinstructies voor de personen die met de houtchips werken. Verspreiding van grof stof in de toekomst wordt beperkt door de verplichte bouw van een geluidswerende muur van 7 m hoog langs de veiligheidsvoorraad houtchips. In het inpassingsplan is ook bepaald dat de opslag van houtchips ten hoogte 5 m mag bedragen. Beide maatregelen beperken overlast als gevolg van stof.
<u>Geur</u> De geurbelasting blijft gelijk uitgaande van de huidige productie, maar in het plan wordt uitgegaan van een toename van de productie.	<u>Geur</u> De gevolgen van de productieverhoging en van de wijziging van de productieprocessen zijn beoordeeld in het Milieueffectrapport. Het Achtergrondrapport geur fase 1 behorend bij het Milieueffectrapport gaat specifiek in op geur. Dit is gedaan aan de hand van drie criteria.

Het effect hiervan op geuroverlast is niet beoordeeld. Ook is niet onderzocht wat de effecten zijn van de wijziging in het productieproces op geuroverlast.	Wij verwijzen naar dit Achtergrond rapport dat als bijlage aan het inpassingsplan is toegevoegd.
<u>Woon- en leefklimaat</u> Een toename van deze effecten zal het woon- en leefgenot negatief beïnvloeden en mogelijk het risico op gezondheidsproblemen doen toenemen voor reclamant. Deze effecten zijn op dit moment in de plannen niet geadresseerd, er zijn geen mitigerende maatregelen voorzien en er is op dit moment geen bescherming voorzien tegen deze mogelijke negatieve effecten. Dit is een omissie en zal nader onderzocht en aangevuld moeten worden ter bescherming van omwonenden.	<u>Woon- en leefklimaat</u> In het MER is een aandacht besteed aan gezondheid. Gekeken is naar het <i>integrale gezondheidseffect</i>. Zowel bij de keuze voor de route (Achtergrondrapport gezondheid fase 1) als bij het onderzoeken van het gekozen alternatief (Achtergrondrapport gezondheid fase 2. De beoordeling van het integraal gezondheidseffect van het VKA en de ontwikkelsituaties (fase 2 van het MER) is voor alle ontwikkelsituaties neutraal (o). Dit betekent dat per saldo geen negatieve effecten te verwachten zijn. De relevante thema's op basis waarvan het integrale gezondheidseffect is beoordeeld zijn: geluid, lucht, geur, trillingen, verkeersveiligheid, aanwezigheid van groen, visuele beleving en grof stof. Naast deze integrale beoordeling is natuurlijk bij diverse onderzoeken (o.a. geluid, trilling) beoordeeld of bij individuele woningen aan wet- en regelgeving wordt voldaan. Mitigerende maatregelen zijn meegenomen in de onderzoeken. Het gezondheidsrapport van het MER geeft geen inzicht in effecten voor individuele woningen. Daarom hebben wij een aantal naar verwachting zwaarst belaste woningen beoordeeld op diverse milieuthema's. Wij verwijzen naar de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze notitie is bijlage 3 bij de toelichting op het inpassingsplan. Op deze wijze hebben wij de toekomstige situatie van een aantal woningen inzichtelijk gemaakt. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden.

	Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Afsluiting en schade</u> Met dit inpassingsplan geeft Provinciale Staten van Gelderland ruimte aan een zeer vervuilende papierfabriek in een Natura 2000 gebied om, ten gunste van economische doelstelling en werkgelegenheid, ten opzicht van de huidige situatie: - wateronttrekking te verhogen; - stikstof uitstoot te verhogen; - ammoniak uitstoot te verhogen; - fijnstof uitstoot te verhogen; - geluidoverlast naar de omgeving te verhogen toename van overige mogelijk overlast (waaronder geuroverlast) ; - voor de omwonenden niet nader te onderzoeken; - toename van aangemerkt en reële risico's niet nader te onderzoeken. Dit is niet te begrijpen. Het inpassingsplan maakt het mogelijk de productiecapaciteit te verhogen en het productieproces te wijzigen met negatieve effecten op milieu en leefomgeving. Beoordeling van het inpassingsplan vraagt om een afweging van nationale belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij een verantwoordingsplicht vanuit de provincie aan het Rijk en Kabinet ligt en waarbij niet alleen gekeken kan worden naar ooit afgegeven vergunningen, maar waarbij alle huidige ontwikkelingen, voorzieningen en maatregelen die vanuit het Rijk en het Kabinet genomen worden in ogeschouw genomen moeten worden. Dit lijkt in dit plan te ontbreken. Reclamant roept op tot heroriëntatie van het besluit. Mocht het besluit worden vastgesteld in de huidige vorm of in een gewijzigde vorm zonder wijzigingen die tegemoet komen aan de door reclamant genoemde risico's en bezwaren, dan stelt reclamant de	<u>Afsluiting en schade</u> Reclamant sluit af met een samenvatting van de ingebrachte zienswijze. Wij verwijzen naar de onderdelen die hiervoor per onderwerp van een beoordeling zijn voorzien. Het inpassingsplan maakt het verhogen van de productiecapaciteit mogelijk. Daarnaast voorziet het inpassingsplan o.a. in geluidswanden, groene inrichtingszones en een nieuwe weg. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de ontwikkelingen die het inpassingsplan mogelijk maakt een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Wij vinden de gehele situatie, maar ook de situatie van individuele bewoners, aanvaardbaar. Dit geldt ook voor de situatie van reclamant. De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een "normaal maatschappelijk risico" van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.

provincie aansprakelijk voor toekomstige onkosten, schade en/of gedeelde inkomsten.	
---	--

De zienswijze van de reclamant 29 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

Zienswijze van reclamant 29 voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-besluit hogere waarden (industrielawaai)

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Planschade</u> Het betreft bezwaren in specifieke zin die ons direct in onze bedrijfsvoering en/of woongenot schaden en waarvoor wij, mocht het plan onverhoopt in deze of in een gewijzigde versie met vergelijkbare consequenties goedgekeurd worden, planschade eisen. Deze zienswijze dient in combinatie met onze zienswijze op het Inpassingsplan FBE en omgeving beoordeeld te worden.	<u>Planschade</u> Zie hiervoor onder Afsluiting.
<u>Verhogen grenswaarde geluidsbelasting woning Coldenhovenseweg</u> In 2018 was een HGW besluit genomen en nu dient voor een aantal woningen een nieuw HGW besluit te worden genomen. Voor de woning van reclamant wordt de grenswaarde substantieel verhoogd met 4dB. De piekbelasting kan nog verder oplopen. Dit is niet acceptabel. Reclamant ervaart op dit moment met name 's nachts veel geluidshinder en met regelmaat wordt de nachtrust verstoord. Dit zal alleen maar toenemen en het woon- en leefgenot negatief beïnvloeden en risico op gezondheidsproblemen doen toenemen. Reclamant wil naast het vaststellen van de HGW ook in het besluit een voorziening toegevoegd willen zien waarin maximale geluidsniveaus voor dag, avond en nacht vastgesteld worden. De fabriek wordt in het inpassingsplan aan drie zijden voorzien van geluidswerende voorzieningen. Dit kan tot weerkaatsing van geluid leiden en negatieve effecten hebben op de geluidsbelasting op de	<u>Verhogen grenswaarde geluidsbelasting woning Coldenhovenseweg</u> Wij verwijzen naar het algemene deel in paragraaf 2.8. Op basis van het aanvullende onderzoek van Arcadis blijkt dat voor de woning van reclamant de voorgestelde hogere waarde met 1 dB kan worden verminderd. In het definitieve hogere waardebesluit is een hogere waarde opgenomen van 54 dB(A). Voor zover het gaat om geluidwerende maatregelen in de overdrachtssfeer is in het algemene deel al toegelicht dat er aan de zuid-, west- en noordzijde van het perceel van FBE een geluidswand wordt geplaatst. Met deze geluidswand wordt aanvullende geluidreductie bereikt. Een geluidswand aan de oostzijde van het fabrieksterrein, langs de Coldenhovenseweg waar reclamant woont, is niet mogelijk. Een geluidswand aan deze zijde van het fabrieksterrein zou zeer hoog en lang moeten worden omdat belangrijke maatgevende geluidbronnen aan de oostkant van het terrein zich op relatief grote hoogte bevinden, bijvoorbeeld de afzuiging KM3 hal op 15 meter en de hal- en kanaalafzuiging van de droogpartij van de KM3 hal op 16 meter. Stedenbouwkundig gezien is een geluidswand hier onwenselijk omdat zich hier de groenzone langs de Coldenhovenseweg bevindt die wordt gekenmerkt door grote lommerrijke tuinen behorende bij de karakteristieke villa's (die behoren tot het bedrijf) met oude bomen, opgaande

Coldenhovenseweg.	begroeiing en de Eerbeekse beek. Ter behoud en versterking van deze zone is in samenhang met het inpassingsplan ook een landschapsplan ontwikkeld. Er is rekening gehouden met eventuele weerkaatsing van geluid door bebouwing. Voor de geluidswanden geldt dat die worden gemaakt van absorberend materiaal. Van extra geluid als gevolg van terugkaatsing is geen sprake. In bijlage 7 (maximale geluidsniveau piekbelasting) van het rapport van Tauw van 9 december 2022 zijn de maximaal optredende piekgeluidsbelastingen onderzocht voor drie verschillende periodes, de dag-, avond- en nachtperiode. De als eerste in bijlage 7 opgenomen tabel waar in de kolommen referentie, 1A, 1A+1B en 2 bij de woning van reclamant met nr. 19 respectievelijk 64, 65, 65 en 65 staat geeft de piekgeluidsbelasting voor de dagperiode weer. De als tweede in bijlage 7 opgenomen tabel waar in de kolommen referentie, 1A, 1A+1B en 2 respectievelijk 56, 56, 56 en 56 staat geeft de piekgeluidsbelasting voor de avondperiode weer. De als derde in bijlage 7 opgenomen tabel waar in de kolommen referentie, 1A, 1A+1B en 2 respectievelijk 56, 56, 56 en 56 staat geeft de piekgeluidsbelasting voor de nachtperiode weer. Voor de avond- en nachtperiode zijn dus in dit geval gelijke piekgeluidsniveaus berekend voor de woning van reclamant. Deze waarden blijven binnen de maximaal vergunbare ruimte. Maximale geluidsniveaus specifiek voor de woning van reclamant kunnen niet in een hogere waardebesluit worden opgenomen, maar wel eventueel in de omgevingsvergunning. Dit is ter beoordeling van het bevoegd gezag. De omgevingsvergunning voor FBE wordt op een later moment als ontwerp ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Reclamant kan dan, indien gewenst, een reactie indienen.
<u>Vaststellen grenswaarde geluidsbelasting woning Coldenhovenseweg</u> In het ontwerpbesluit wordt gesteld dat voor woning aan de Coldenhovenseweg 17 in 2018 geen HGW is vastgesteld en dat dit alsnog wordt gedaan. Coldenhovenseweg 17 kent geen woonbestemming, maar een bedrijfsbestemming. In 2017 is een akoestisch onderzoek opgesteld om te bepalen of het bedrijf akoestisch inpasbaar is, wat positief is beoordeeld. Het rapport is opgenomen in de bijlage. De bestemming van de Coldenhovenseweg	<u>Vaststellen grenswaarde geluidsbelasting woning Coldenhovenseweg</u> In het bestemmingsplan Eerbeek heeft het perceel van reclamant (Coldenhovenseweg 17-19) de bestemming 'Gemengd' met de aanduidingen 'bedrijfswoning' en 'maximaal aantal wooneenheden – 2'. Er zijn binnen het bouwvlak twee woningen toegestaan. In 2018 is voor een woning een hogere waarde vastgesteld. Dit wordt nu gecorrigeerd door voor twee woningen (de bestaande en de planologisch mogelijke woning) een hogere waarde vast te stellen. Het hogere waardebesluit is redactioneel ten opzichte van het ontwerpbesluit aangepast. Overigens heeft een hogere waardebesluit geen effect op de huidige bedrijfsbestemming of de toegestane activiteiten.

17 is ongewijzigd. Borging van de bestemming en activiteiten dienen ook in voorliggende plannen zeker gesteld te zijn.	
<u>Afsluiting</u> Mocht het besluit worden vastgesteld in de huidige vorm of in een gewijzigde vorm zonder wijzigingen die tegemoet komen aan de door reclamant genoemde risico's en bezwaren, dan stelt reclamant de provincie aansprakelijk voor toekomstige onkosten, schade en/of gedeelde inkomsten.	<u>Afsluiting</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een "normaal maatschappelijk risico" van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking. Indien een eventueel beroep van reclamant evenwel ertoe leidt dat het inpassingsplan niet onherroepelijk wordt, dan is van (plan)schade ook geen sprake.

De zienswijze van reclamant 29 is geen aanleiding om het besluit hogere waarden te wijzigen.

3.30 Bouwadviesburo Hoevers BV namens Papiergroothandel Palm b.v. en reclamant 30

De zienswijze is ingediend namens Papiergroothandel Palm b.v. en de bewoners van panden aan de Coldenhovenseweg.

De zienswijze van Bouwadviesburo Hoevers vermeldt als onderwerp het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Bestemmingen en aanduiding woningen en bedrijf</u> Reclamant geeft aan hoe de drie woningen aan de Coldenhovenseweg en het bedrijf op dit moment bestemd zijn en welke aanduidingen er gelden.	<u>Bestemmingen en aanduiding woningen en bedrijf</u> Deze informatie nemen wij voor kennisgeving aan.
<u>Geluid</u> Twee woningen van reclamant gelegen aan de Coldenhovenseweg liggen in de geluidscontour van het gezoneerde industrieterrein en hebben in het verleden al een hogere waarde gekregen. De aansluiting van de nieuwe weg (via de Wethouder Sandersstraat) op de Coldenhovenseweg ligt tegenover deze woningen aan de	<u>Geluid</u> De woningen van reclamant zijn gelegen binnen de geluidszone vanwege het gezoneerde industrieterrein. De geluidsbelasting als gevolg van industrielawaai bedraagt in de referentiesituatie 49 dB(A) voor beide woningen. Dit wijzigt niet. Nieuwe hogere grenswaarden voor industrielawaai zijn voor deze twee woningen dan ook niet nodig. Voor meer informatie verwijzen wij naar paragraaf 2.8 van deze Zienswijzennota.

Coldenhovenseweg. Dit zal leiden tot meer verkeersdrukte ten opzichte van de huidige rijroute (Volmolenweg - Coldenhovenseweg-Loubergweg en vervolgens in noordelijke en zuidelijke richting). Deze extra belasting vindt reclamant niet terug in de akoestische berekeningen. Het geluidsniveau in deze oudere woningen is op dit moment al niet optimaal. Bij de vaststelling van de akoestische berekeningen is geen rekening gehouden met de isolatiewaarden van deze oudere woningen. Door verkeerstoename verslechtert de situatie, het wooncomfort gaat achteruit en zal niet meer voldaan worden aan de vast te stellen waarden.	Daarnaast zijn berekeningen uitgevoerd voor verkeerslawaaï. Daarbij is de huidige ontsluiting vergeleken met de nieuwe verkeerssituatie en is rekening gehouden met de productieverhoging van FBE. De verkeerstoename door de productieverhoging van FBE bedraagt op de Coldenhovenseweg minder dan 2%. Dit is beperkt. De geluidsbelasting op de gevel van de woningen van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 49 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, blijft de geluidsbelasting 49 dB voor beide woningen. De waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. Bij het geluid van de wegen samen wordt geen aftrek toegepast. De geluidssituatie voor beide woningen verandert door de voorgenomen ontwikkelingen niet.
<u>Bedrijfsoverlast</u> Niet alleen neemt de overlast voor de woningen toe, ook het bedrijf zal door de toename van verkeer hinder ondervinden bij het benaderen en verlaten van het bedrijf door vrachtwagens en personenauto's. Reclamant kan geen goed beeld krijgen van de situatie in de toekomst.	<u>Bedrijfsoverlast</u> Hiervoor hebben wij aangegeven dat de toename van het verkeer op de Coldenhovenseweg minder dan 2% bedraagt door de productieverhoging van FBE. Deze toename is vergelijkbaar met de autonome verkeersgroei van een jaar. Deze toename leidt niet tot een verminderde verkeersdoorstroming en ook niet tot een merkbare afname van de verkeersveiligheid.
<u>Lichthinder</u> De gewijzigde verkeerssituatie met de nieuwe weg zal leiden tot een grote toename van lichthinder in de ochtend- en avonduren. De hinder ontstaat vooral door de aanrijdende auto's vanuit de Wethouder Sandersstraat. Dit vindt reclamant niet terug in het inpassingsplan.	<u>Lichthinder</u> Door de nieuwe route zal meer verkeer gebruik maken van een deel van de Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg). Het licht van het verkeer komend vanuit de Wethouder Sandersstraat zal bij het opdraaien van de Coldenhovenseweg in de woningen van reclamanten kunnen schijnen. Wij gaan in overleg met reclamant om te bezien hoe mogelijke lichthinder voor reclamant kan worden teruggebracht. Gedacht kan worden aan extra beplanting in de voortuinen.
<u>Verplaatsing woningen</u> Reclamant ziet een oplossing door verplaatsing van de beide woningen aan de Coldenhovenseweg naar een locatie met de bestemming bedrijfsterrein aan de Tullekenweg. Om dit mogelijk te maken is op beide locaties aanpassing van het geldende bestemmingsplan noodzakelijk. De gemeente Brummen staat hier principe tegenover aldus reclamant.	<u>Verplaatsing woningen</u> De zienswijze is voor ons geen aanleiding om met reclamant in gesprek te gaan over verplaatsing van de woningen. De (akoestische) situatie wijzigt als gevolg van het inpassingsplan niet of nauwelijks. Wij gaan in overleg met reclamant om te bezien hoe mogelijke lichthinder voor reclamant kan worden teruggebracht.

Reclamant geeft nog aan dat hiervoor door reclamant geen hoge plankosten gemaakt willen worden.	
<u>Meedenken over aanpassingen plan en verplaatsing woningen</u> Reclamant is bereid om mee te denken over aanpassing van het plan en over de mogelijkheid van de verplaatsing van de woningen.	<u>Meedenken over aanpassingen plan en verplaatsing woningen</u> Dit nemen wij voor kennisgeving aan.

De zienswijze van Bouwbedrijf Hoevers, mede namens reclamant 30 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.31 Reclamant 31

Reclamant 31 heeft drie zienswijzen ingediend. Hierna zijn deze zienswijzen per zienswijze in een aparte tabel samengevat en van een reactie voorzien.

De eerste zienswijze van reclamant 31 vermeldt als onderwerp het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving. Deze eerste zienswijze richt zich ook op het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder.

Eerste zienswijzen van reclamant 31

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
Reclamant start de zienswijze met de opmerking dat zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek kenbaar wordt gemaakt.	Gezien de inhoud van de zienswijze merken wij deze ook aan als gericht tegen het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder.
<u>Hogere waarden industrielawaai</u> Reclamant zou graag een heldere en uitgebreidere uitleg ontvangen over de hogere waarden industrielawaai. Niet duidelijk is waarom hogere waarden moeten worden vastgesteld. Het vaststellen van een lagere waarden lijkt logischer, zeker nu FBE een deel van de bestaande machines en apparatuur vervangt.	<u>Hogere waarden industrielawaai</u> Wij verwijzen naar het algemene deel in paragraaf 2.8. De opmerking van reclamant dat eerder een lagere dan een hogere waarde verwacht zou worden is begrijpelijk. In de uitgevoerde akoestische berekeningen is nu rekening gehouden met de maximaal vergunde productiecapaciteit van FBE. Ook zijn ten opzichte van in het verleden uitgevoerde akoestische onderzoeken bronnen toegevoegd. Deze bronnen (bijvoorbeeld vorkheftrucks) ontbraken ten onrechte in eerder uitgevoerde akoestische onderzoeken. Via bron- en overdrachtsmaatregelen is een aanzienlijk geluidreductie bewerkstelligd, maar er is dus toch nog voor een aantal woningen een hogere waarde nodig. Het gaat voor het merendeel van de woningen om een

	verhoging van de hogere waarde met 1 of 2 dB. Deze niveaus zijn voor het menselijk oor niet of nauwelijks hoorbaar.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Reclamant verzoekt om met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De tweede zienswijze vermeldt als onderwerp het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving

Tweede zienswijze van reclamant 31

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Verkeersveiligheid</u> Het kruispunt Coldenhovenseweg/ Wethouder Sandersstraat wordt onnodig gevaarlijk voor weggebruikers (vooral fietsers en voetgangers) die daar bijvoorbeeld van de bushalte gebruik willen maken. Zij hebben geen goed zicht op naderend verkeer doordat vrachtwagens daar remmen en afslaan. Dit mede door de bocht in de weg.	<u>Verkeersveiligheid</u> Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. Het wegontwerp voorziet in aanpassingen rond de kruising Coldenhovenseweg – Wethouder Sandersstraat. De Wethouder Sandersstraat wordt voor het gedeelte tussen Coldenhovenseweg en de nieuwe weg naar FBE aangepast. De aansluiting van Wethouder Sandersstraat op de Coldenhovenseweg wordt haakser. Hierdoor verbetert het zicht. Het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg wordt breder zodat voertuigen elkaar goed kunnen passeren. Voor voetgangers zijn er voetpaden en er komt een oversteekpunt in de Wethouder Sandersstraat met goed zicht op het verkeer. Vrachtverkeer vanaf FBE over de nieuwe weg, moet voorrang verlenen aan het (fiets)verkeer op de Wethouder Sandersstraat. Verkeer naar FBE (en de Volmolenweg) moet zich aanpassen aan het overige (fiets)verkeer in de Wethouder Sandersstraat.
<u>Veiligheid</u> In de wintermaanden kan gevaar ontstaan als vrachtwagens afremmen en de bocht nemen door ijsplaten die van de vrachtwagens vallen. Dit is zeer gevaarlijk voor mensen die bij de bus staan te wachten of willen oversteken.	<u>Veiligheid</u> IJsvorming op een vrachtwagen kan in de wintermaanden ontstaan tijdens specifieke weersomstandigheden. Vrachtwagens die naar het fabrieksterrein van FBE rijden hebben al kilometers gereden waardoor het zeer waarschijnlijk is dat eventueel ijs al van de vrachtwagen afgevallen is. Op het terrein van FBE staan volgens informatie van FBE de vrachtwagens in de

	laadput/laaddock geparkeerd. De laadput heeft een hellingshoek waardoor regenwater afloopt en ijsvorming niet mogelijk is. De laaddock is overdekt.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Reclamant vraagt om nader onderzoek naar aanleiding van bovenstaande punten en verzoekt om met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De derde zienswijze vermeldt als onderwerp het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Derde zienswijze van reclamant 31

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Nieuwe weg door 't Haagje en alternatievenonderzoek</u> De keuze voor de nieuwe weg door een woonwijk en door natuur en recreatiegebied verbaast reclamant. Een woonwijk en natuurgebied moeten zoveel mogelijk autoluw zijn. Dit stukje Eerbeek is belangrijk vanwege natuurschoon, de oude bomen, de beek, het klompenpad en de schapen. Het woongenot, verkeersveiligheid en rust verdwijnen. Stinkende vrachtwagens komen ervoor terug. Andere opties hadden onderzocht moeten worden. Er is voldoende ruimte om en naast FBE.	<u>Nieuwe weg door 't Haagje en alternatievenonderzoek</u> Hiervoor in paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. Daar is te lezen dat ook alternatieven zijn onderzocht nabij FBE en deels over het terrein van FBE. Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg door de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Het klompenpad langs de beek maakt onderdeel uit van een route van 16 km rondom Eerbeek. Om de route te kunnen blijven wandelen tijdens de periode van werkzaamheden aan de weg, de beek en de groenzone, wordt de route tijdelijk verlegd. Na afronding van de werkzaamheden komt de route langs de beek terug. Het inpassingsplan wijzigt de bestemming van de schapenwei niet. Na de aanleg van de nieuwe route is de schapenweide vanaf de Volmolenweg te bereiken. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving.

	Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden.
<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> Reclamant vraagt met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	<u>Verzoek inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

**De eerste zienswijze van reclamant 31 is geen aanleiding om het besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder te wijzigen.
De tweede en derde zienswijzen van reclamant 31 zijn geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.**

3.32 Reclamant 32

Uit de zienswijze van reclamant 32 blijkt dat deze zich richt tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
Reclamant ondersteunt de zienswijzen van de Natuur- en Milieufederatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek. Reclamant heeft die zienswijzen meegestuurd.	Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur- en Milieufederatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota. Voor een reactie op de zienswijze van de Natuur- en Milieufederatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek verwijzen wij naar de Zienswijzennota bij dat inpassingsplan.

3.33 Reclamant 33

De zienswijze van reclamant 33 vermeldt als onderwerp FBE. De zienswijze richt zich op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ook op het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Doelen inpassingsplan</u> Het inpassingsplan heeft twee doelen:	<u>Doelen inpassingsplan</u>

1. een toekomstbestendig FBE; 2. en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het IKEL heeft enorme invloed gehad bij procedures van Eerbeek-Loenen 2030. De doelen van het IKEL (zie website) worden gebruikt om woningbouw in Eerbeek te blokkeren (Kerstenterrein) of geprobeerd te blokkeren (Loenenseweg 2). Met het inpassingsplan voor FBE wordt alleen het <i>bedrijfsdoel</i> gerealiseerd.	Het inpassingsplan heeft inderdaad twee doelen: een toekomstbestendige bedrijfsvoering voor FBE en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor beide belangen. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, de stikstofruimte fors wordt teruggebracht, het fabrieksterrein met groenvoorzieningen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt. De geluidszone en de geurcontouren zijn overgenomen uit het gemeentelijke bestemmingsplan Eerbeek. De productieverhoging door FBE zal plaatsvinden binnen deze zone en contouren. De productieverhoging levert geen extra of nieuwe belemmeringen op voor woningbouw. Binnen de zone en contouren is nieuwe woonbebouwing onder voorwaarden mogelijk (zie artikel 15 van de regels van het inpassingsplan). Buiten deze zone en contouren gelden deze voorwaarden niet. De gemeenteraad van Brummen heeft op 30 juni 2023 een Woonkader vastgesteld. In dit kader is vastgelegd dat er geen extra woningen kunnen worden toegevoegd in zone 1 en 2. Daarnaast stimuleert de gemeente een beweging door in zone 2 uitsluitend extra woningen toe te staan als deze in zone 1 worden gesloopt.
<u>Hinder</u> FBE groeit. Door 4 miljoenm³ grondwater te gebruiken. Verder gebruikt FBE heel veel energie en maakt FBE lawaai en zorgt het bedrijf voor trillingsoverlast. Het bedrijf maakt meer geluid dan vóór de werkzaamheden van begin dit jaar. Het is totaal geen duurzaam bedrijf. Het bedrijf past niet op de huidige locatie. FBE wil wel meewerken aan de waterrotonde. Dit lijkt reclamant een eis. Voor het <i>leefklimaat</i> wordt weinig tot niets gedaan.	<u>Hinder</u> FBE heeft op dit moment vergunning voor de productie van 200.000 ton karton en 80.000 ton ontinkte stof. FBE heeft het voornemen om de huidige productie te verhogen, maar blijft daarbij binnen de vergunde productiecapaciteit. Door het treffen van maatregelen die van belang zijn voor de leefomgeving (o.a. geluidswanden, nieuwe weg, groene inpassing) is de productieverhoging mogelijk. Uit vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming blijkt dat FBE fors teruggaat in stikstofruimte. Dit is mogelijk door het productieproces te verduurzamen. In de verleende vergunning is ook de vergunde hoeveelheid toegestane grondwateronttrekking teruggebracht. Op basis van de “oude” vergunning was grondwateronttrekking tot 3 miljoen m³ toegestaan. In de nu verleende vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is dit teruggebracht naar 2,5 miljoen m³. Dit is mogelijk door het optimaliseren en verduurzamen van bedrijfsprocessen. De partijen, die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030, zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom

	is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papierindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft volledig circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan IWE; - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken; - de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren. Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat wij de nieuwe situatie aanvaardbaar vinden.
<u>Trilling</u> Het bedrijf voldoet niet aan de geldende voorschriften in de milieuvergunning op het gebied van trilling. Erg urgent en serieus wordt de overlast voor burgers door FBE (en de provincie als handhaver?) niet genomen	<u>Trilling</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen op het fabrieksterrein en trillingen door verkeer op de openbare weg. In de huidige milieuvergunning is bepaald dat moet worden voldaan aan de SBR-richtlijn B. Dit voorschrift geldt voor alle woningen. Deze bepaling zal worden gehandhaafd in de gewijzigde omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Om aan de richtlijn te voldoen zijn maatregelen nodig. Die zijn inmiddels getroffen. De vergroting van de productiecapaciteit leidt per saldo niet tot extra trillingen.
<u>Geluid</u> De norm voor geluid wordt makkelijk aangepast zodat de fabriek(en) kunnen draaien. Eerst in 2017 en nu weer. Dit is de omgekeerde wereld. Er moet meer gedaan worden om geluid te beperken en niet meer accepteren dat FBE lawaai maakt. Als dit niet te realiseren is	<u>Geluid</u> Wij verwijzen naar het algemene deel in paragraaf 2.8. Hierbij willen we benadrukken dat op basis van het aanvullende onderzoek van Arcadis blijkt dat voor een behoorlijk aantal woningen de geluidssituatie verbetert ten opzichte van het ontwerp besluit hogere waarden dat ter inzage heeft gelegen. Voor 15 woningen hoeft geen hogere waarden meer te worden vastgesteld. Voor drie woningen is de hogere waarde met 1 dB verlaagd. Voor één woning is de hogere waarde

voldoet het inpassingsplan niet aan het doel en mag niet worden vastgesteld.	met 2 dB verlaagd. Met deze waarden blijven we ook binnen de kaders van de Wet geluidhinder. Voor zover het gaat om geluidwerende maatregelen in de overdrachtssfeer is in het algemene deel toegelicht dat er aan de zuid-, west- en noordzijde van het perceel van FBE een geluidswand wordt geplaatst. Met deze geluidswand wordt aanvullende geluidreductie bereikt. Een geluidswand aan de oostzijde van het fabrieksterrein, langs de Coldenhovenseweg waar reclamant woont, is niet mogelijk. Een geluidswand aan deze zijde van het fabrieksterrein zou zeer hoog en lang moeten worden omdat belangrijke maatgevende geluidbronnen aan de oostkant van het terrein zich op relatief grote hoogte bevinden, bijvoorbeeld de afzuiging KM3 hal op 15 meter en de hal- en kanaalafzuiging van de droogpartij van de KM3 hal op 16 meter. Stedenbouwkundig gezien is een geluidswand hier onwenselijk omdat zich hier de groenzone langs de Coldenhovenseweg bevindt die wordt gekenmerkt door grote lommerrijke tuinen behorende bij de karakteristieke villa's (die behoren tot het bedrijf) met oude bomen, opgaande begroeiing en de Eerbeekse beek. Ter behoud en versterking van deze zone is in samenhang met het inpassingsplan ook een landschapsplan ontwikkeld.
Samenvattend geeft reclamant aan: er wordt niet voldoende gedaan om geluid en trilling te beperken en er wordt weinig gedaan op het gebied van duurzaamheid en het tegengaan van verkwisting van Veluws grondwater.	Voor de beoordeling van de diverse thema's die reclamant aanhaalt in zijn samenvatting verwijzen wij naar bovenstaande beoordeling.

De zienswijze van reclamant 33 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 33 is geen aanleiding om het besluit hogere waarden te wijzigen.

3.34 Reclamant 34

De zienswijze van reclamant 34 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder en de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Geluidsscherm</u> Reclamant woont aan de Coldenhovenseweg net buiten het plangebied aan de zuidzijde. Achter de woning komt een hoog geluidswerend scherm. Reclamant geeft aan aanzienlijke gevolgen te hebben van het scherm en de nieuwe weg. Ook het vrije uitzicht naar het grasveld en de beek verdwijnt.	<u>Geluidsscherm</u> Achter de woning van reclamant komt een geluidsscherm met een hoogte van 2 m. Hierdoor wijzigt de situatie ten opzichte van de huidige situatie.
<u>Borging geluidswerende voorziening</u> Ten onrechte is in de planregels van artikel 5.3.1 niet geborgd wat de afmetingen van het scherm zijn. Er staat enkel dat het scherm er moet staan voor de weg in gebruik genomen wordt. Niet geborgd is dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als het scherm is gerealiseerd.	<u>Borging geluidswerende voorziening.</u> Artikel 5.2.2 van de regels van het inpassingsplan bepaalt dat de bouwhoogte van de geluidswerende voorziening (op elk punt van deze geluidswerende voorziening) 2 m bedraagt. De hoogte is daarmee geborgd. Niet duidelijk is wat reclamant bedoelt met het borgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De aspecten die voor reclamant van belang zijn, zijn het geluidsscherm en de landschappelijke inpassing van de weg. Beide aspecten hebben een plek gekregen in de regels van het inpassingsplan. De vraag of de nieuwe situatie aanvaardbaar is, hebben wij beoordeeld in de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden.

<u>Landschappelijke inpassing</u> De landschappelijk inpassing van de weg is onvoldoende geborgd in artikel 5.3.2. van de regels (na 1,5 jaar). Landschappelijk inpassing moet gerealiseerd zijn en in stand gehouden bij ingebruikname van de weg. Ook is niet nagedacht over de aanplant in de beginjaren van de landschappelijk inpassing.	<u>Landschappelijke inpassing</u> Artikel 5.3.2 gaat over het inrichten van de groenzone ten westen van de nieuwe weg door 't Haagje. Deze zone zal zo snel mogelijk na de aanleg van de weg worden ingericht. De termijn van 1,5 jaar is een uiterlijke termijn. Indien mogelijk vindt aanleg van de groenzone eerder plaats. Enige tijd is nodig om rekening te kunnen houden met bijvoorbeeld het broedseizoen, met beschikbaarheid van planten en bomen en met het plantseizoen. Als in de beginjaren beplanting niet aanslaat, wordt deze beplanting vervangen voor nieuwe beplanting (inboet). Inheemse en streekeigen beplanting is voor de nieuwe aanplant het uitgangspunt. Hierbij is diversiteit belangrijk. De nieuwe aanplant voorziet dan ook in diversiteit van groeiselheden. Daarnaast is in het beplantingsplan rekening gehouden met de aanplantmaat van de boom zodat deze bij aanplant al wat volume heeft.
<u>Hogere waarden industrielawaai</u> Voor de woning van reclamant is in het ontwerp-besluit hogere waarden een hogere waarden van 52 dB(A) opgenomen. Dit is onterecht. Er is geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Reclamant maakt hiertegen bezwaar.	<u>Hogere waarden industrielawaai</u> Wij verwijzen naar het algemene deel in paragraaf 2.8. Op basis van het aanvullende onderzoek van Arcadis blijkt, dat voor de woning van reclamant geen nieuwe hogere waarde behoeft te worden vastgesteld. De woning van reclamant is dan ook niet opgenomen in het definitieve hogere waardebesluit. De in 2018 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Brummen vastgestelde hogere waarde van 51 dB(A) blijft dus ongewijzigd.
<u>Stikstofdepositie en grondwateronttrekking</u> Reclamant haalt artikel 14.1 van de planregels aan waarin staat dat het inpassingsplan niet meer mogelijk maakt dan op basis van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is toegestaan ten aanzien van grondwater en stikstofdepositie. Dit ter voorkoming van negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Deze vergunning is gelijk met het inpassingsplan in procedure. Reclamant vindt deze bepaling in strijd met de rechtszekerheid en niet handhaafbaar. Als een omgevingsvergunning voor de bouwactiviteiten wordt verleend en achteraf blijkt dat artikel 14.1 van de planregels wordt geschonden, is in de omgevingsvergunning een impliciete vrijstelling verleend. Artikel 2.10 lid 2 Wabo staat eraan in de weg dat het inpassingsplan het gebruik conform de omgevingsvergunning verbiedt.	<u>Stikstofdepositie en grondwateronttrekking</u> Artikel 14.1 van de planregels past de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming één op één in het inpassingsplan. Dat is volgens jurisprudentie toegestaan. Reclamant gaat eraan voorbij dat een vergunningaanvraag voor de activiteit bouwen, die niet past binnen de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming door deze één op één inpassing, geweigerd zal worden. Artikel 14.1 vormt een directe weigeringsgrond. Anders gezegd, bij de aanvraag voor de activiteit bouwen zal met een rapport moeten worden aangetoond dat wordt voldaan aan de Wet natuurbeschermingsvergunning. De suggestie die reclamant doet dat een aanvraag op grond van artikel 2.10 tweede lid Wabo automatisch als verzoek om omgevingsvergunning strijdig gebruik wordt aangemerkt is in de basis juist. Dit laat onverlet dat ook dan een aanvraag geweigerd kan en moet worden als deze in strijd is met de één op één ingepaste vergunning op grond van de Wet natuurbescherming.

Een verdere inperking van de grondwateronttrekking en stikstofdepositie is vereist.	Wij vinden de bepaling rechtszeker en handhaafbaar, temeer omdat de bepaling direct gekoppeld is aan alle ontwikkelingen opgenomen in dit inpassingsplan. Artikel 14 van de planregels zal altijd onderdeel zijn van de toets van een omgevingsvergunningaanvraag. FBE heeft een aanvraag ingediend voor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Het ontwerp van deze gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. Op basis van deze vergunning mag FBE fors minder stikstof uitstoten. De definitieve vergunning is voor wat betref grondwateronttrekking aangepast ten opzichte van de ontwerp-vergunning. In de vergunning is de ruimte voor grondwateronttrekking teruggebracht van 3 miljoen m ³ naar 2,5 miljoen m ³ per jaar.
<u>Verlies aan bomen</u> Reclamant is tegen het verlies van drie oude eiken die moeten wijken voor de weg. Dit betekent dat uitzicht wordt aangetast door verlies van de beeldbepalende bomen en minder vogels en andere dieren. Het woongenot neemt af door de kap.	<u>Verlies aan bomen</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. Na aanleg van de nieuwe weg vindt herinrichting van de groenzone plaats. De herinrichting vergroot de ecologische waarde en biodiversiteit van de groenzone.
<u>Economische uitvoerbaarheid</u> Reclamanten zullen planschade lijden door de plannen. De economische uitvoerbaarheid is niet geborgd.	<u>Economische uitvoerbaarheid</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking. Bij het bepalen van de kosten van de aanleg van de weg is niet alleen rekening gehouden met de aanleg van de weg. Ook is een bedrag gereserveerd voor aankoop van gronden en mogelijk uit te keren planschade. De economische uitvoerbaarheid is aangetoond.
<u>Verzoek ontwerp-besluit niet vast te stellen</u> Gevraagd wordt de ontwerp-besluiten niet vast te stellen. Eerst is een beter ontwerp nodig nabij de woning van reclamant.	<u>Verzoek ontwerp-besluit niet vast te stellen</u> We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 34 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

De zienswijze is ook geen aanleiding om het ontwerp-besluit hogere waarden of de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming te wijzigen.

3.35 Reclamant 35

De zienswijze van reclamant 35 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Luchtvervuiling</u> Luchtvervuiling (emissie fabriek en vrachtverkeer) door toename van de productie met 30%.	<u>Luchtvervuiling</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van ‘niet in betekende mate’ wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend.
<u>Natuur</u> De groenstrook moet verdwijnen en bomen moeten worden gekapt. Asfalt komt er voor terug. Dit past niet in het huidige stikstofbeleid en het is ook geen gezicht.	<u>Natuur</u> Wij verwijzen naar paragraaf 2.5 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht. De huidige vergunning die de stikstofruimte regelt verandert. FBE heeft een aanvraag ingediend voor een gewijzigde vergunning. Dit is de vergunning Wet natuurbescherming. Het ontwerp van deze gewijzigde vergunning heeft gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen. In de ontwerp-vergunning is te zien dat FBE fors minder stikstof mag uitstoten. Ondanks de toename in de productie neemt de totale emissie van stikstof op het fabrieksterrein af ten opzichte van de feitelijke situatie in 2019. Niet duidelijk is wat reclamant bedoeld met dat de ontwikkeling niet past in het huidige stikstofbeleid.
<u>Waardevermindering</u> De woning van reclamant wordt minder waard doordat FBE steeds dichterbij komt waardoor het uitzicht een 7 m hoge muur wordt. Hier komt stikstof achter vandaan waaien en het woongenot vermindert.	<u>Waardevermindering</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking.
<u>Nut en noodzaak</u>	<u>Nut en Noodzaak</u>

Alles bij elkaar heeft dit plan alleen maar nadelen voor de omgeving. Bovendien is het de vraag of het nut heeft. FBE staat regelmatig stil door gebrek aan orders/personeel of te dure energie? Moet daarvoor dit deel van Eerbeek op de schop?	De vraag naar karton fluctueert en is onder andere afhankelijk van geopolitieke ontwikkelingen. Dit heeft invloed op de productie. Als er minder vraag naar karton is, vermindert de productie van karton. De productie bij FBE is daarnaast een continu proces. Soms moet de productie tijdelijk worden stilgelegd. FBE heeft ons laten weten dat het afgelopen jaar o.a. gebeurd is tijdens het vervangen van de installatie van de perspartij. Daarnaast is er geen productie tijdens groot onderhoud aan de machines. Het tijdelijk stilleggen van de productie heeft niets te maken met gebrek aan personeel of te dure energie.
Reclamant vraagt met inachtneming van de zienswijze het inpassingsplan niet of gewijzigd vast te stellen.	We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van reclamant 35 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.36 Reclamant 36

De zienswijze van reclamant 36 richt zich tot drie zaken: het Logistiek Centrum Eerbeek, het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-besluit hogere waarde Wet geluidhinder ten behoeve van het Logistiek Centrum Eerbeek.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ondersteuning zienswijze Natuur en Milieu federatie Gelderland</u> Reclamant ondersteunt de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek en het ontwerp-besluit hogere waarde Wet geluidhinder ten behoeve van het Logistiek Centrum Eerbeek. Reclamant heeft die zienswijzen meegestuurd. <u>Ondersteuning zienswijze Natuur en Milieu federatie Gelderland</u> Ook ondersteunt reclamant de aanvulling op de zienswijze die door de Natuur en Milieu federatie Gelderland is gedaan	<u>Ondersteuning zienswijze Natuur en Milieu federatie Gelderland</u> Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota. Voor een reactie op de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek verwijzen wij naar de Zienswijzennota bij dat inpassingsplan Van 12 januari tot en met 22 februari 2023 was er de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. Wij hebben zoals hiervoor onder paragraaf 3.19 is te lezen, de Natuur en Milieu federatie

	Gelderland gelegenheid geboden om de zienswijzen buiten de termijn aan te vullen, tot en met 10 maart 2023. Deze gelegenheid hebben wij niet geboden aan andere reclamanten. De mail waarin ondersteuning voor de aanvulling op de zienswijze is uitgesproken is ingekomen na het einde van de termijn voor het indienen van een zienswijze. Nu de steunbetuiging in de aanvullende zienswijze uitsluitend verwijst naar de aanvulling van de zienswijze van de federatie, verwijzen wij naar de samenvatting en de reactie van het bevoegd gezag op de aanvulling op de zienswijze zoals deze is opgenomen in paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota.
--	--

3.37 Waterschap Vallei en Veluwe

De zienswijze van het Waterschap Vallei en Veluwe vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Watergang</u> Gevraagd wordt om de beschrijving van artikel 7 van de regels van het inpassingsplan aan te vullen met de vermelding dat het hier een A-watergang betreft waarop de regelgeving van het Waterschap Vallei en Veluwe van toepassing is. Dit betekent dat voor het wijzigen van de watergang een watervergunning moet worden aangevraagd.	<u>Watergang</u> Wij zien geen meerwaarde in het aanvullen van artikel 7 zoals reclamant verzoekt. De regels van het Waterschap gelden ongeacht de bepalingen van het inpassingsplan. Wel is de toelichting op het inpassingsplan aangevuld met een verwijzing naar de regelgeving van het waterschap.
<u>Keurzone</u> In de toelichting kan dan vermeld worden dat er een keurzone van 5 m breed ter weerszijde van de A-watergang is. Binnen deze keurzone mag zonder toestemming van het Waterschap bijvoorbeeld geen bouwwerk worden geplaatst.	<u>Keurzone</u> De toelichting is aangevuld.
<u>Ruimtelijke consequenties</u> De A-status van een watergang heeft ook ruimtelijke consequenties. Daarom heeft het naar de mening van het Waterschap meerwaarde dit expliciet in het inpassingsplan te vermelden.	<u>Ruimtelijke consequenties</u> Zoals hiervoor aangegeven is de toelichting op het inpassingsplan op dit punt aangevuld.

De zienswijze van het Waterschap Vallei en Veluwe is aanleiding om de toelichting op het inpassingsplan aan te vullen.

3.38 Stichting Achmea rechtsbijstand namens reclamant 38

De zienswijze van Stichting Achmea rechtsbijstand vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Gebrekkig alternatievenonderzoek</u> Het onderzoek naar alternatieven is opmerkelijk. Niet het minst bezwarende alternatief is gekozen, maar een alternatief dat slecht scoort. Vervolgens worden mitigerende maatregelen genomen om de nadelen op te vangen. Wat heeft het alternatievenonderzoek dan voor zin? Op deze manier kan voor elk denkbaar alternatief gekozen worden want nadelen worden gemitigeerd?	<u>Gebrekkig alternatievenonderzoek</u> Hiervoor in paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. We concluderen daar dat de routes A, B en C op een aantal aspecten beperkt beter scoren dan route E. Wij hebben gekozen voor route E, omdat voor route E geen woningen van derden gesloopt hoeven te worden en ook geen bedrijfsterrein van derden hoeft te worden aangepast. Ook is de kosteneffectiviteit van route E groter. De nadelen ten opzichte van de routes A, B en C zijn goed te mitigeren. Er is geen verplichting om de keuze voor het VKA uitsluitend te baseren op milieueffecten.
<u>Alternatievenonderzoek</u> Bij de keuze voor alternatief E is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Dit alternatief gaat langs 40 woningen en natuur met oude bomen aan de beek moet verdwijnen. De groenstrook (verbinding Veluwemassief en Centrum Eerbeek) wordt opgevuld met geluidswand.	<u>Alternatievenonderzoek</u> Hiervoor in paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. In deze paragraaf is ook te lezen dat uit het MER fase 1 volgt dat geen van de routes A tot en met E er direct in positieve of negatieve zin uitspringt. Het belangrijke milieuaspect verkeerslawaaï is niet onderscheidend. In alle alternatieven blijft het aantal gehinderden (bijna) gelijk. Wel verschuift de locatie van de gehinderden bij de aan- en afrijdroute voorzien die een nieuwe weg (route A, B, C en E). De groenzone en de beek worden na aanleg van de weg opnieuw ingericht. Dat gebeurt op een zorgvuldige manier met oog voor landschappelijke inpassing en biodiversiteit. Daardoor neemt de kwaliteit van de groenstrook toe ten opzichte van de situatie nu. Wij verwijzen naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota waarin wij de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor de groenzone, de oude bomen en de beek hebben toegelicht.

<u>Planschade</u> In de berekening van de alternatieven is geen rekening gehouden met planschade. De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg is geen normale maatschappelijke ontwikkeling. Ruim 40 woningen zullen in waarde dalen. Het inpassingsplan is economisch niet uitvoerbaar als geen rekening is gehouden met planschade.	<u>Planschade</u> De Wet ruimtelijke ordening kent de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade. Een aanvraag kan ná het onherroepelijk worden van het inpassingsplan worden ingediend. Een onafhankelijke commissie geeft een advies. Daarna volgt een besluit door provincie. Niet alle planschade wordt vergoed. Er geldt onder andere een “normaal maatschappelijk risico” van tenminste 2% van de waarde van een onroerende zaak. Dit normaal maatschappelijk risico komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking. Bij het bepalen van de kosten van de aanleg van de weg is niet alleen rekening gehouden met de aanleg van de weg. Ook is een bedrag gereserveerd voor aankoop van gronden en mogelijk uit te keren planschade. De economische uitvoerbaarheid is aangetoond.
<u>Bijlage herhaald en ingelast</u> Aan de zienswijze is een bijlage gevoegd met daarin de bezwaren van reclamant. Verzocht wordt deze als herhaald en ingelast te beschouwen.	<u>Bijlage herhaald en ingelast</u> Voor een samenvatting van de bijlage en de reactie daarop van het bevoegd gezag wordt verwezen naar de tabel hierna.
<u>Conclusie</u> Het alternatievenonderzoek is geen aanleiding om voor alternatief E te kiezen. Het motief om kosten te besparen is geen goede ruimtelijke ordening. Gevraagd wordt het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen en daarbij te kiezen voor alternatief A of B.	<u>Conclusie</u> Wij verwijzen naar bovenstaande beoordeling. We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.
Samenvatting bijlage bij zienswijze van reclamant 38 <u>Alternatievenonderzoek</u> Door de groei van het bedrijf en de toename van het aantal verkeerswegingen, is het begrijpelijk dat de gemeente en de provincie de botsing tussen woongenot en industriële groei willen slechten. Echter wel een oplossing met draagvlak en de minste overlast voor bewoners. Wijkbewoners kwamen unaniem tot de conclusie dat alternatief A en B de grootste voorkeur geniet qua veiligheid en overlast.	Reactie bevoegd gezag <u>Alternatievenonderzoek</u> Hiervoor in paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota is ingegaan op de keuze voor de route door de groenzone 't Haagje (route E). In deze paragraaf is ingegaan op het proces dat is doorlopen en op de inhoudelijke keuzes die zijn gemaakt. We concluderen daar dat de routes A, B en C op een aantal aspecten beter scoren dan route E. Wij hebben toch gekozen voor route E, omdat voor route E geen woningen van derden gesloopt hoeven te worden en ook geen bedrijfsterrein van derden hoeft te worden aangepast. Ook is de kosteneffectiviteit van route E groter. De nadelen ten opzichte van de routes A, B en C zijn goed te mitigeren.

Gedeputeerde Staten kiest voor alternatief E. Dit alternatief is qua milieueffecten niet de beste, maar wel de goedkoopste. De nieuwe weg gaat over uniek stuk natuur, groen, grenst aan de Eerbeekse beek met oude bomen. Een geluidswal moet de overlast beperken. Dit alternatief gaat langs 40 woningen. De gemeente heeft eerder verzekerd dat deze strook nooit aangetast zal worden. Reclamant beschrijft de kort alternatieven A en B en haalt tekst uit het alternatievenonderzoek en de toelichting op het inpassingsplan aan. De wijkbewoners zoeken naar balans tussen leefbaarheid en industrie. Het is onbegrijpelijk dat Gedeputeerde Staten kiezen voor een route die overduidelijk het slechtste alternatief is. Ruim 70 huishoudens tekenden de petitie tegen deze keuze. Het compenseren van bedrijven die met alternatief A en B een stuk grond moeten inleveren lijkt doorslaggevend. Maar alternatief E scoort slechter op verkeersveiligheid, groenbeleving, ruimte en visuele beleving ook na mitigerende maatregelen. Mitigerende maatregelen zullen de impact verminderen maar het gaat ten koste van rust en ruimte. Alternatief A en B zijn beter inpasbaar in het industriële karakter van de omgeving en de impact op groen is veel kleiner. De oplossing werkt mee aan verdroging en opwarming door verstening. Hopelijk geeft niet geld maar de leefbaarheid voor omwonenden de doorslag.	Door de situering van FBE in het dorp, betekent geen enkele aan- en afrijdroute een verbetering voor álle omwonenden van FBE. We zijn ons ervan bewust dat een brede groep omwonenden een andere voorkeur voor een aan- en afrijdroute heeft dan de gekozen aan- en afrijdroute E. De verschillen tussen de alternatieve routes zijn te klein om op basis hiervan tot een voorkeur te komen. Bij het maken van de keuze van route E zijn wij zorgvuldig te werk gegaan. Met de keuze voor route E menen wij een verbetering van de verkeerssituatie rond de ontsluiting van FBE te bereiken die verkeersveiliger is en goed kan worden ingepast in de omgeving. De keuze voor de route door 't Haagje leidt niet tot verdroging. Het inpassingsplan leidt tot extra verhard oppervlak (asfalt). Op basis van de regels van het waterschap Vallei en Veluwe moet dit worden gecompenseerd. Het inpassingsplan biedt hiervoor voldoende mogelijkheden. Compensatie van het verharde oppervlak door de aanleg van de nieuwe weg zal naar verwachting plaatsvinden door het aanleggen van een infiltratiesysteem parallel aan de weg. Het water van de weg kan hier via de bermen instromen. De groenzone langs 't Haagje die na aanleg van de weg heringericht wordt, voorziet in de aanplant van bomen. Door de schaduw van de bomen wordt opwarming beperkt.
<u>Verkeersveiligheid</u> Een tekst uit de toelichting op het inpassingsplan wordt aangehaald. Door de aanleg van de nieuwe weg ontstaat een zeer gevaarlijke kruising bij de aansluiting Coldenhovenseweg en de Wethouder Sandersstraat. Het doorgaande verkeer komt in conflict met uitrijdende vrachtverkeer vanaf de Wethouder Sandersstraat. Vooral voor schoolgaand fietsverkeer en voetgangers is het gevaarlijk. De kruising Volmolenweg met de nieuwe weg (ter plaatse van de inrit)	<u>Verkeersveiligheid</u> Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. Het wegontwerp voorziet in aanpassingen rond de kruising Louberg/Coldenhovenseweg - Wethouder Sandersstraat. De Wethouder Sandersstraat wordt voor het gedeelte tussen Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje aangepast. De aansluiting van Wethouder Sandersstraat op de Coldenhovenseweg/Loubergweg wordt haakser. Hierdoor verbetert het

wordt een tweede gevaarlijke punt. Ook daar kruisende verkeersstromen. Bij alternatief A en B is de verkeersveiligheid beter (haakse oversteek Coldenhovenseweg en goede zichtbare aansluiting op Loubergweg).	zicht. Het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de Coldenhovenseweg en de nieuwe weg door 't Haagje wordt breder zodat voertuigen elkaar goed kunnen passeren. Voor voetgangers zijn er voetpaden en er komt een oversteekpunt in de Wethouder Sandersstraat met goed zicht op het verkeer. Vrachtverkeer vanaf FBE over de nieuwe weg, moet voorrang verlenen aan het (fiets)verkeer op de Wethouder Sandersstraat. Verkeer naar FBE (en de Volmolenweg) moet zich aanpassen aan het overige (fiets)verkeer op de Wethouder Sandersstraat. In de nieuwe situatie heeft (fiets)verkeer op de Volmolenweg voorrang op verkeer komende uit de uitrit FBE én op het verkeer komend vanaf de nieuwe weg. Op de Volmolenweg rijdt geen vrachtverkeer meer van en naar FBE. De voorrangssituatie wordt duidelijk aangegeven (haaientanden en verkeersborden). Met een duidelijke en overzichtelijke voorrangskruising bij zowel de Wethouder Sandersstraat als de Volmolenweg ontstaat een veilige situatie. Nu de alternatieven A en B niet opgenomen zijn in het inpassingsplan en uitgewerkt in het wegontwerp, laten we deze buiten beschouwing.
<u>Geluid</u> Door het toepassen van geluidswanden verwacht de provincie dat geluid binnen de toegestane normen blijft. Echter het aanleggen van een verkeersweg op een rustige groenstrook geeft altijd overlast. De strook grenst aan de tuin van reclamant waar hij rustig wil verblijven.	<u>Geluid</u> Zoals uit paragraaf 2.8 blijkt is de geluidsbelasting door de nieuwe weg op de omliggende woningen beperkt. De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de nieuwe weg is 34 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) is 33 dB (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dit blijft binnen de voorkeurswaarde van 48 dB volgens Wet geluidhinder voor 50 km wegen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 46 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, blijft de geluidsbelasting 46 dB bij een verdiepte ligging van de nieuwe weg. Een verdiepte ligging van de nieuwe weg is voorgeschreven. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. De geluidsbelasting is ook lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB die voor 50 km-wegen wordt gehanteerd. De weg waaraan reclamant woont ('t Haagje) is een 30 km-weg.

	Tijdens de aanlegfase is enige overlast voor reclamant niet uit te sluiten. Het gaat dan om een korte periode. Na aanleg van de weg is de omgeving van de woning en het uitzicht vanuit de woning/ tuin van reclamant verandert. De geluidssituatie verandert door de komst van de weg niet.
<u>Luchtkwaliteit</u> Door de aanleg van de weg zal er een duidelijke toename zijn van uitstoot van fijn stof en stikstof. De luchtkwaliteit gaat omlaag. In de tijd dat de media bol staat van de stikstofcrisis wordt hieraan voorbij gegaan. Er wordt gesproken over het elektrificeren van vrachtwagens. Ondanks goede intenties zal dit nog vele jaren duren.	<u>Luchtkwaliteit</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofoxiden en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend.
Het besluit voor het aanleggen van de weg is onzorgvuldig genomen en er is voorbij gegaan aan de wensen en belangen van de bewoners. Er is weinig onderzoek gedaan naar de realiseerbaarheid van de alternatieven A en B. Gevraagd wordt een nieuwe besluit te nemen met in achtneming van de zienswijze.	Hiervoor zijn wij ingegaan op de door reclamant naar voren gebrachte bezwaren argumenten. We zien op basis van deze ingebrachte zienswijze geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd of niet vast te stellen.

De zienswijze van Stichting Achmea rechtsbijstand namens reclamant 38 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.39 ARAG rechtsbijstand namens reclamant 39

De zienswijze van ARAG is gericht op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en de ontwerpvergunning Wet natuurbescherming. Eerst is een pro forma zienswijze ingediend, deze is later aangevuld met de zienswijzengronden.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Zienswijze reclamant 23</u> De zienswijze ingediend namens reclamant 23 moet als herhaald en ingelast worden beschouwd.	<u>Zienswijze reclamant 23</u> Voor de samenvatting en beoordeling verwijzen wij naar de samenvatting en beoordeling zoals deze is opgenomen bij reclamant 23.
<u>Provinciaal belang</u> Niet duidelijk is wat het provinciaal belang is. Een provinciaal belang is vereist om een inpassingsplan vast te stellen. Het belang van	<u>Provinciaal belang</u> De provincie kan een inpassingsplan opstellen indien sprake is van een provinciaal belang. Het provinciaal belang is gelegen in het behoud van de papier- en kartonfabrieken voor de

behoud van werkgelegenheid vindt reclamant geen belang dat het gemeentelijk belang overstijgt.	regio. Deze maakindustrie is van groot belang voor de regio en zorgt voor directe en indirecte werkgelegenheid. FBE heeft circa 200 medewerkers in dienst. Naast deze directe werkgelegenheid bij FBE zelf is het bedrijf ook van belang voor andere bedrijven in de regio (indirecte werkgelegenheid). Zo wordt het onderhoud aan machines en ombouwkosten voor circa 50% door lokale bedrijven uitgevoerd. Ook leveranciers komen veelal uit de regio net als de ondernemingen die voor het transport zorgen. De papierindustrie is voor de hele regio van groot economisch belang. Het verdwijnen van (een deel) van de papierindustrie heeft een veel groter effect hebben dan uitsluitend het verdwijnen van de directe werkgelegenheid bij een papier- en kartonfabriek. Daarnaast is het woon- en leefklimaat in de directe omgeving van FBE een provinciaal belang dat aandacht behoeft. In de Omgevingsvisie staan zeven ambities voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. De zeven ambities zijn energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, vestigingsklimaat en woon- en leefomgeving. <i>Elk</i> van deze ambities is in meer of mindere mate aan de orde bij dit inpassingsplan. De nadruk ligt op het in onderlinge samenhang realiseren van een circulair-economische onderneming en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bovenstaande geeft aan dat voldoende provinciaal belang aanwezig is om een inpassingsplan op te stellen.
<u>Tuin</u> Geen onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de aanleg van de weg voor het akoestische klimaat in de tuin. Dit had wel in de belangenafweging betrokken moeten worden, want dit is van invloed op het woon- en leefklimaat. Dat een tuin geen bescherming toekomt in het kader van de Wet geluidhinder doet hier niet aan af.	<u>Tuin</u> De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de nieuwe weg is 33 dB (na aftrek van 5 dB die in de wetgeving is opgenomen omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt). De geluidsbelasting op de woning van reclamant door alleen het verkeer op de aangepaste Wethouder Sandersstraat (tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg) is 39 dB (na aftrek van 5 dB op basis van wetgeving). Dit blijft binnen de voorkeurswaarde van 48 dB volgens Wet geluidhinder voor 50 km wegen. De geluidswand heeft gelet op de hoogte van geluidswand van 2 m met name effect op het geluid in de tuin en op de begane grond van de woning. Dichter bij de geluidswand is het effect groter dan verder van de wand af. Dan is aannemelijk dat het geluid in de tuin door de nieuwe weg en de aangepaste Wethouder Sandersstraat lager zal zijn dan de voorkeurswaarde voor 50 km-wegen.

	De geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant door wegverkeer van de wegen samen (gecumuleerde verkeerslawaaï) is in de referentiesituatie 61 dB. In de nieuwe situatie, dus na de aanleg van de nieuwe weg door 't Haagje, is de geluidsbelasting 62 dB. Deze waarden zijn zonder aftrek van 5 dB. De toename van het geluid is beperkt, namelijk 1 dB. Een toename van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor. Het is aannemelijk dat de toename in de tuin vergelijkbaar is. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE een positief effect op de omgeving. Wij hebben ook gekeken naar de situatie van individuele bewoners. Zie paragraaf 2.11, waaruit blijkt dat wij de Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat hebben uitgebreid met drie woningen gelegen nabij de nieuwe weg. Uit de Notitie blijkt dat ook voor de woningen nabij de nieuwe weg wij de situatie aanvaardbaar vinden. Een van de onderzochte woningen is nabij de woning van reclamant gelegen. Reclamant geeft aan dat zijn woongenot minder wordt. Wij vinden de situatie voor de woningen gelegen in de nabijheid van FBE en de nieuwe weg aanvaardbaar. Dat geldt ook voor de woning van reclamant.
<u>Nut en noodzaak</u> Niet duidelijk is wat de noodzaak is van de nieuwe weg. De gewenste ontwikkeling had ook plaats kunnen vinden door gebruik te blijven maken van de huidige infrastructuur, zonder een nieuwe weg te creëren.	<u>Nut en noodzaak</u> Aan het begin van het project (eerste NRD) is door veel mensen aangegeven dat naast de fabriek zelf, ook de aan- en afrijdroute naar en van FBE over de Coldenhovenseweg en Volmolenweg voor veel overlast zorgt. Veel mensen verzochten om te kijken naar een nieuwe, alternatieve aan- en afrijdroute voor vrachtverkeer. Dit is opgepakt en bezien is of er andere ontsluitingsroutes mogelijk zijn. Ook de huidige ontsluitingsroute is als route D meegenomen in het onderzoek. Er is niet gekozen voor route D. Verkeersveiligheid is als belangrijk en onderscheidend aspect aangeerkt. Bij route D is enige verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk. De situatie blijft met route D in de toekomst suboptimaal. Dit heeft te maken met de beperkte fysieke ruimte die aanwezig is om verbeteringen door te voeren. Daarom is niet gekozen voor route D (verbeterde bestaande ontsluiting).

	Voor een onderbouwing van de keuze voor de route door 't Haagje verwijzen wij naar paragraaf 2.4 van deze Zienswijzennota. Daar is aangegeven dat op basis van een brede afweging de keuze voor de route door 't Haagje tot stand is gekomen.
<u>Verdiepte ligging weg</u> Uitgangspunt is een verdiepte aanleg van de weg. Dit uitgangspunt wordt gehanteerd als gekeken wordt naar de effecten. De verdiepte ligging van 1 m is niet geborgd in de regels. De maximale diepte bedraagt 1 m, maar er is geen minimale verdieping opgenomen. Dit betekent dat een verdiepte ligging van 1 cm al aan de regels voldoet.	<u>Verdiepte ligging weg</u> De effecten van een verdiepte en een niet verdiepte ligging zijn onderzocht op het aspect verkeerslawaaï. Gebleken is dat een verdiepte ligging – aanvullend op de 2 m hoge geluidswanden – niet/nauwelijks leidt tot een lagere geluidsbelasting op de omliggende woningen. Een verdiepte ligging van de nieuwe weg leidt wél tot minder zicht op passerende vrachtwagens. Daarom is de verdiepte ligging opgenomen in het inpassingsplan. De verdiepte ligging van de nieuwe weg is niet geborgd in het ontwerp-inpassingsplan. Om tegemoet te komen aan de wens van reclamant is het inpassingsplan gewijzigd vastgesteld. Op de verbeelding is een deel van de weg voorzien van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - verdiepte aanleg'. Aan deze aanduiding is de regel gekoppeld dat ter plaatse van deze aanduiding de weg op een diepte van 0,70 m tot 1 m moet zijn gelegen.
<u>Verzoek niet vast te stellen dan wel met inachtneming van de zienswijze</u> Verzocht wordt niet tot vaststelling over te gaan dan wel dit enkel te doen met inachtneming van de zienswijze.	<u>Verzoek niet vast te stellen dan wel met inachtneming van de zienswijze</u> Het inpassingsplan is gewijzigd naar aanleiding van de zienswijze van reclamant.

De zienswijze van ARAG rechtsbijstand namens reclamant 39 is aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen. Artikel 5 van de regels van het inpassingsplan en de verbeelding zijn aangevuld om de verdiepte ligging van de nieuwe weg te borgen.

De zienswijze is geen aanleiding om het ontwerp-besluit hogere waarden of de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming te wijzigen.

3.40 Reclamant 40

De zienswijze is door twee personen (twee adressen) ingediend.

Bij de zienswijze is ook een zienswijze bijgevoegd van één van de twee personen. Deze is samengevat en beoordeeld onder 3.41

Reclamant vermeldt dat de "Zienswijze" in drie zaken wordt onderschreven. Die drie zaken zijn: het Logistiek Centrum Eerbeek, het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-besluit hogere waarde Wet geluidhinder ten behoeve van het Logistiek Centrum Eerbeek.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Reclamant ondersteunt de zienswijzen van de Natuur en Milieu federatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek en het ontwerp-besluit hogere waarde Wet geluidhinder ten behoeve van het Logistiek Centrum Eerbeek. Reclamant heeft de zienswijzen van de Natuur en Milieu federatie Gelderland meegestuurd. Ook heeft reclamant een zelf geformuleerde zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek meegestuurd.	<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Voor zover de zienswijze is gericht tegen het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek wordt die behandeld in het kader van de procedure van dat ontwerp-inpassingsplan. Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota.

3.41 Reclamant 41

Reclamant heeft, samen met een ander persoon, de zienswijze onder 3.40 ingediend. Bij het indienen van die zienswijze per mail is een zienswijze gevoegd die alleen de naam van reclamant 41 vermeld. Op deze laatste zienswijze gaan wij hier in.

Reclamant vermeldt in de kop van de zienswijze het Logistiek Centrum Eerbeek, het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-besluit hogere waarde Wet geluidhinder ten behoeve van het Logistiek Centrum Eerbeek. Als onderwerp vermeldt de zienswijze het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek.

Niet duidelijk is of deze zienswijze uitsluitend gericht is op het ontwerp inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek of dat de zienswijze zich ook deels richt op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

De inhoud van de zienswijze richt zich voornamelijk op het inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek. Twee onderwerpen (watervoorraad en balans) van de zienswijzen zijn mogelijk gericht op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving. Hieronder hebben wij deze onderwerpen samengevat en beoordeeld.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Watervoorraad</u> Eerbeek heeft slechts 20 jaar aan watervoorraad in ondergrondse waterbel. Wat gebeurt er als het water onvoldoende blijkt te zijn voor de papier- en kartonindustrie en deze vertrekt uit Eerbeek? Is er een plan B?	<u>Watervoorraad</u> De partijen die samen werken in het programma Eerbeek-Loenen 2030 zijn zich bewust van de maatschappelijke wens om grondwateronttrekking zoveel als mogelijk te beperken. Daarom is binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart. Doel van dit project is om de papierindustrie van Eerbeek en Loenen wat water betreft volledig circulair te maken door: - afvalwater door de fabrieken te laten leveren aan IWE - IWE zuivert dat afvalwater vervolgens en levert het gezuiverde water terug aan de papier- en kartonfabrieken - de papier- en kartonfabrieken gebruiken het terug geleverde water om nieuw papier/karton te produceren. Inmiddels is de pilot voor de waterrotonde gestart. Wij verwachten dat op een toekomstbestendige wijze de papier-/kartonindustrie voor Eerbeek en de regio behouden kan blijven.
<u>Balans</u> Reclamant is ondernemer en bewoner van Eerbeek. Eerbeek heeft de toeristische sector in de toekomst weinig te bieden door alle industrie. Wat is de balans tussen wonen, recreatie, milieu en industrie?	<u>Balans</u> Wij merken op dat het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving onderdeel is van het programma Eerbeek-Loenen 2030. Er zijn nog diverse andere projecten die onder dit programma vallen zoals het logistiek centrum Eerbeek, het wegennet en de waterrotonde. Alle projecten binnen het programma leveren een bijdrage aan de doelstellingen van het programma Eerbeek-Loenen 2030: vestigingsklimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Wij verwijzen naar paragraaf 2.2 voor een toelichting op het programma Eerbeek-Loenen 2030. Het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving betreft een van de projecten van het programma. Doel van dit inpassingsplan is FBE toekomstbestendig maken én een aanvaardbaar woon- en leefklimaat borgen. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor beide doelen. Om FBE voor de toekomst te behouden is het verhogen van de productiecapaciteit (binnen de vergunning) nodig. FBE investeert in het moderniseren en verbeteren van de productieprocessen. Daarnaast investeert FBE in voorzieningen die voor het woon- en leefklimaat van belang zijn.

	Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt. De uitbreiding van de productiecapaciteit gaat zo niet ten koste van de leefbaarheid en/of het milieu. Door de aanleg van de weg door 't Haagje verbetert de verkeersveiligheid. Al met al vinden wij het inpassingsplan een plan waarin de belangen van het bedrijf, het klimaat en de omgeving in balans zijn.
--	---

De zienswijze van reclamant 41 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.42 Reclamant 42

De zienswijze van reclamant 42 vermeldt als onderwerp het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Belang</u> Reclamant geeft aan belang te hebben bij de plannen. Het gaat om zware industrie in een centrum van een dorp. Vrijwel elke inwoner heeft een rechtstreeks belang vanwege leefbaarheid en gezondheid.	<u>Belang</u> Wij nemen dit voor kennisgeving aan.
<u>Redenen inpassingsplan</u> Het inpassingsplan geeft redenen voor aanpassing van het fabrieksterrein. Deze redenen zijn het terugdringen van het gebruik van plastic verpakkingen en circulariteit. Reclamant geeft aan dat dit geen redenen kunnen zijn en verzoekt dit uit de toelichting van het inpassingsplan te halen en te beperken tot de werkelijke reden van het inpassingsplan.	<u>Reden inpassingsplan</u> In de toelichting op het inpassingsplan staan diverse redenen waarom het inpassingsplan is opgesteld. In paragraaf 1.1 staat: “Om Folding Boxboard Eerbeek ook in de toekomst te behouden voor Eerbeek is een aantal veranderingen op en aan het fabrieksterrein noodzakelijk. Deze veranderingen zijn nodig om de productie van Folding Boxboard Eerbeek te moderniseren, te verduurzamen en toekomstbestendig te maken en daarmee de werkgelegenheid die Folding Boxboard Eerbeek biedt te behouden. Daarnaast zijn maatregelen nodig om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de directe omgeving van het fabrieksterrein te waarborgen.” In de paragraaf van de toelichting waar reclamant naar verwijst (paragraaf 3.2.1.) is onderbouwd dat voldaan wordt aan het Besluit op de ruimtelijke ordening (laddertoets voor

	verstedelijking). Het terugdringen van het gebruik van plastic is onderdeel van Europees en Rijksbeleid.
<u>Noordzijde FBE terrein</u> Het inpassingsplan bevat geen mitigerende maatregelen aan de noordzijde (aan de kant van het Kerstenterrein, langs het spoor). Tijdens een rondleiding is gezegd: er is geen plek. Reclamant geeft aan dat op het terrein van FBE wel plek is voor geluidwerende voorzieningen (langs de hekken). FBE geeft blijk van weerstand tegen woningbouwontwikkeling in het centrum, zonder zelf verantwoordelijkheid te nemen voor het terugdringen van geluid aan de noordzijde.	<u>Noordzijde FBE terrein</u> Het inpassingsplan verplicht om geluidswerende voorzieningen aan de noordzijde van het terrein van FBE (langs het spoor en het Kerstenterrein) te realiseren. Het gaat om de geluidswerende voorzieningen met de functieaanduiding “geluidswerende voorzieningen 2”. De hoogte van deze voorzieningen is deels 7 m hoog en deels 4 m hoog. Op het moment dat de nieuwe pulpinstallatie in gebruik genomen wordt, moeten de geluidswerende voorzieningen zijn gerealiseerd.
<u>Relatie met de Koersnota</u> Om een verkeersveilige situatie van de aansluiting van de nieuwe aanrijdroute door 't Haagje mogelijk te maken, is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen van de geplande situatie op de Coldenhovenseweg. Aangezien de Koersnota wegen zich slechts in de eerste fase bevindt en de provincie aangeeft dat er weinig mogelijkheden zijn voor een veilige verkeerssituatie langs de Coldenhovenseweg/Loubergweg, zoals vrijliggende fietspaden, ontbreekt de onderbouwing en garantie voor een veilige verkeerssituatie. Aanrijdroute door 't Haagje creëert een onveilige situatie voor fietsers (o.a. scholieren) op de Volmolenweg. Hiervoor zijn in de gepubliceerde plannen geen maatregelen getroffen. Een groot deel van het verkeer door 't Haagje zal bestaan uit vrachtwagens met chauffeurs, die onbekend zijn met de lokale situatie.	<u>Relatie met de Koersnota</u> Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. Na aanleg van de nieuwe weg rijdt (vracht)verkeer van/naar FBE niet meer over de Volmolenweg. In de nieuwe situatie heeft (fiets)verkeer op de Volmolenweg voorrang op verkeer komende uit de uitrit van FBE en op het verkeer op de nieuwe weg. De voorrangssituatie wordt voldoende duidelijk met haaiantanden en verkeersborden. Dit is een verkeersveilige oplossing. De toename van het verkeer op de ontsluitingswegen buiten het plangebied (Coldenhovenseweg Loubergweg) door de hogere productiecapaciteit is ook zonder aanpassingen aan die wegen aanvaardbaar.
<u>Relatie met LCE</u> In de plannen wordt gesteld dat uitgegaan wordt van de meest negatieve situatie. Reclamant vraagt of dit klopt in de berekeningen en vraagt om een nadere onderbouwing.	<u>Relatie met LCE</u> In het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving is uitgegaan van de worst case-situatie. Dit betekent o.a. dat de maximale vergunde productiecapaciteit uitgangspunt is geweest voor het doorrekenen van de toekomstige situatie. De mogelijke realisatie van het LCE is in dit worst casescenario buiten beschouwing gelaten. Het LCE zorgt in Eerbeek voor

	schoner en stiller transport. Al het pendelverkeer tussen het LCE en de productielocaties (waaronder FBE) zal met elektrische vrachtwagens worden uitgevoerd. Dit heeft een gunstig effect.
<u>Fietsers Volmolenweg</u> De aanrijdroute door 't Haagje creëert een onveilige situatie voor fietsers op de Volmolenweg. Hiervoor zijn geen maatregelen getroffen. Veel vrachtwagens met chauffeurs, zullen onbekend zijn met de lokale situatie. verzocht wordt dit nader te onderbouwen en op en op te nemen in het PIP.	<u>Fietsers Volmolenweg</u> Voor de nieuwe route en de kruispunten is een wegontwerp gemaakt. Het wegontwerp is een gedetailleerde uitwerking van de toekomstige verkeerssituatie. Dit wegontwerp zorgt voor een verkeersveilige situatie. Het wegontwerp past binnen het inpassingsplan. In de nieuwe situatie heeft (fiets)verkeer op de Volmolenweg voorrang op verkeer komende uit de uitrit FBE én op het verkeer komend vanaf de nieuwe weg. Op de Volmolenweg rijdt geen vrachtverkeer meer. De voorrangssituatie wordt duidelijk aangegeven (haaiantanden en verkeersborden). Met een duidelijke en overzichtelijke voorrangskruising ontstaat een veilige situatie.
<u>Luchtkwaliteit</u> Er is weinig natuur in buurt om de uitstoot van de fabriek op te nemen en zodoende voor een betere luchtkwaliteit te zorgen. Door het kappen van een aantal oude en zeer belangrijke bomen, zal de luchtkwaliteit achteruit gaan en de eerste 50 jaar niet verbeteren door nieuw aanplant (minder effectief). Verzocht wordt dit mee te nemen in de berekeningen.	<u>Luchtkwaliteit</u> Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties van stikstofdioxide en fijnstof toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Echter het criterium van 'niet in betekende mate' wordt niet overschreden. Ook worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.10. In deze paragraaf is ook beschreven hoe het effect op de luchtkwaliteit is berekend.
<u>Werkgelegenheid</u> De industrie is de drijvende kracht van Eerbeekse economie. In de stukken wordt gesproken over arbeidsplaatsen. Waar is deze info op gebaseerd? Niet al het personeel woont in Eerbeek, niet alle mensen in Eerbeek werken bij de industrie, maar alle mensen in Eerbeek delen wel in de lasten. Door automatisering en robotisering en de krapte op de arbeidsmarkt mogelijk minder personeel nodig. Reclamant vraagt om realistische cijfers.	<u>Werkgelegenheid</u> FBE en de papier- en kartonindustrie in Eerbeek zorgen voor directe en indirecte werkgelegenheid. Uit informatie van FBE blijkt dat het aantal werknemers van het bedrijf stabiel is en rond de 200 medewerkers bedraagt. De verwachting is dat dit aantal gelijk blijft of licht gaat groeien de komende jaren. Naast deze werkgelegenheid bij FBE zelf, is het bedrijf ook van belang voor andere bedrijven in de regio. Zo wordt het onderhoud aan machines en ombouwkosten voor circa 50% door lokale bedrijven uitgevoerd. Ook leveranciers komen veelal uit de regio net als de ondernemingen die voor het transport zorgen. Een toename van deze indirecte werkgelegenheid is voorzien. Bijna de helft van de medewerkers woont in de gemeente Brummen. Daarnaast is circa 35% afkomstig van direct naastgelegen gemeenten. FBE is maatschappelijk actief in Eerbeek(door o.a. sponsoring).. Al met al is FBE en de papier- en kartonindustrie geworteld in de regio.

	Op basis van de informatie van FBE hebben wij de verwachting dat de werkgelegenheid gelijk blijft of licht toeneemt.
<u>Groene industrie</u> Het is een tekortkoming dat er door de industrie niet daadwerkelijk wordt ingezet op een groene basisindustrie, zodat er een duurzame, economische toekomst is voor de bedrijven. Verzocht wordt het inpassingsplan pas vast te stellen als de nieuwe regels voor de industrie bekend zijn en de onderliggende stukken hierop aan te passen.	<u>Groene industrie</u> Niet duidelijk is wat reclamant bedoelt met de nieuwe regels voor de industrie. Op dit moment is er in ieder geval nog geen duidelijkheid over de stikstofaanpak voor de industrie, Overigens is FBE al enige tijd bezig om de bedrijfsvoering te verduurzamen. FBE heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in nieuwe installaties die de stikstofuitstoot hebben verminderd. In de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is sprake van een significante reductie van de vergunde stikstofruimte. In deze vergunning is ook de vergunde hoeveelheid grondwateronttrekking teruggebracht. FBE heeft installaties in gebruik genomen (persen en infrarooddrogers), waardoor aanzienlijk minder gas wordt gebruikt. De geplande ontwikkelingen, zoals een pulpinstallatie, dragen bij aan een verdere gasbesparing. FBE spreekt uit zich te blijven inzetten om verdere gasreductie te bereiken. Het inpassingsplan verplicht FBE tot het treffen van maatregelen ten behoeve van het woon- en leefklimaat (opstelstroken voor vrachtwagens, geluidswanden en groenzones).
<u>Kansrijke ontwikkelingen</u> Er zijn veel kansrijke ontwikkelingen aldus de reactienota, bijvoorbeeld de watercirculatie. Tegelijkertijd geeft de reactienota dat deze kansrijke ontwikkelingen niet hard gemaakt kunnen worden. Volgens de doelstelling gaat het inpassingsplan ook over de leefbaarheid. Gezonde lucht en voldoende drinkwater zijn daarbij cruciaal. Hier past een meer onderbouwde visie op de toekomst van Eerbeek en de daar gevestigde industrie bij. Onderbouwen kan niet met termen als “hoopvol” en kansrijk. Verzocht wordt het inpassingsplan hierop aan te passen	<u>Kansrijke ontwikkelingen</u> Binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 werken we aan het verder brengen van ontwikkelingen met potentie zoals bijvoorbeeld de waterrotonde. Een pilot voor de waterrotonde is gestart en de voorbereidingen voor aanpassing van het gemeentelijke bestemmingsplan lopen. Dergelijke ontwikkelingen vergen tijd. Onderzoek en procedures moeten worden doorlopen. Binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 werken we aan meerdere ontwikkelingen tegelijkertijd. Voor meer informatie over het programma Eerbeek-Loenen 2030 verwijzen wij naar paragraaf 2.2 van deze Zienswijzennota.
<u>Vergunning ontinkten van stof</u> Onder verwijzing naar de Beleidsregel intrekken omgevingsvergunningen voor activiteit milieu, wordt het bevoegd gezag verzocht de vergunning voor het ontinkten van stof in te trekken. Dit is een zeer milieubelastend proces is. De omgeving van	<u>Vergunning ontinkten van stof</u> FBE heeft een vergunning voor de productie van 200.000 ton karton en 80.000 ton ontinkte stof. De effecten bij gebruikmaking van de <i>volledige</i> vergunde productiecapaciteit (inclusief ontinktingsproces) zijn in het MER onderzocht. De uitkomsten van de onderzoeken geven ons geen aanleiding de vergunde productiecapaciteit te beperken.

Eerbeek is al vergeven van chemisch afval met als dieptepunt de stort aan de Doonweg.	
<u>Huidige tijd</u> Het plan is gebaseerd op een werkelijkheid van minstens vijf jaar geleden. De stikstof- en overige maatregelen voor de industrie zijn op dit moment nog niet bekend. Het besluit is genomen op basis van de eisen van de conventionele industrie. Zonder rekening te houden met het evenwicht tussen industrie, boeren en bouwen. Verzocht wordt het inpassingsplan aan te passen aan gestelde normen, zodat er meer evenwicht ontstaat tussen de leefbaarheid in Eerbeek en de belangen van deze internationale kartonproducent en strengere voorschriften aan de vergunning te verbinden met betrekking tot ontinkten.	<u>Huidige tijd</u> Wij menen dat wij met het voorliggende inpassingsplan en de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming rekening houden met de maatschappelijke eisen en wensen van dit moment. Het belang van FBE heeft niet op de eerste plaats gestaan bij het opstellen van het inpassingsplan. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat realiseren is ook een doel van het inpassingsplan. In alle fasen van de planontwikkeling hebben wij oog gehouden voor de belangen van omwonenden. Dit heeft geleid tot een plan waarin verduurzamen van het productieproces belangrijk is, stikstofruimte fors wordt teruggebracht, FBE groen wordt ingepast, geluidswanden worden gerealiseerd en de beek de ecologische functie behoudt. De belangen van omwonenden zijn gelijkwaardig meegewogen ten opzichte van de belangen van de industrie. Zoals hiervoor al is aangegeven is de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming, ten opzichte van de ontwerp-vergunning, verder aangescherpt. De vergunde hoeveel grondwateronttrekking is met 0,5 miljoen m³ teruggebracht. De besluiten doen recht aan de ontwikkelingen in de samenleving. Daarnaast is in het kader van het programma Eerbeek-Loenen 2030 het project waterrotonde gestart met als doel een volledig circulair watersysteem te realiseren.

De zienswijze van reclamant 42 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.43 Reclamant 43

De zienswijze is ingediend door twee families (twee adressen).

De zienswijze van reclamant 43 vermeldt als onderwerp zienswijze FBE (herinrichting van het fabrieksterrein). De zienswijze richt zich op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Oude pulpinstallatie</u>	<u>Oude pulpinstallatie</u>

De woningen van reclamant zijn gelegen tegenover de calamiteiteningang van FBE. Dit is tegenover de oude “pulper” waardoor de nachtrust wordt verstoord.	De oude pulpinstallatie wordt vervangen door een nieuwe pulpinstallatie. Deze nieuwe pulpinstallatie komt meer centraal op het terrein van FBE te liggen. Voordat de pulpinstallatie in gebruik genomen wordt, moeten geluidswanden zijn gerealiseerd. Bij de bouw van de nieuwe pulpinstallatie worden de trillingsbronnen van de nieuwe pulpinstallatie trillingsgeïsoleerd opgesteld. FBE heeft daarnaast aangegeven dat maatregelen zijn getroffen om trillingen te voorkomen (afhandeling van balen grondstof en egaliseren van opslag en bedrijfsvloeren). Wij verwijzen naar paragraaf 2.8 en 2.7 van deze Zienswijzennota. Daar is ingegaan op industrielawaai en op trillingen op het fabrieksterrein.
<u>Chipsbunker</u> FBE wil een nieuwe chipsbunker bouwen. De chips wordt per vrachtwagen aangevoerd, met een zelflossende vloer tot aan de bunker en wordt daar gestort. Los op de grond of in een put? Gevraagd wordt om nadere informatie over de exacte stortplek en of los op de grond wordt gestort of in een put.	<u>Chipsbunker</u> FBE heeft ons het volgende laten weten. De meeste van de vrachtwagens storten de chips in het inpandige losstation op een lopende band. Vrachtwagens rijden naar binnen om te lossen. Het losstation is voorzien tegenover de veiligheidsvoorraad (opslag houtchips 2), noordwestelijk op het terrein van FBE. Daarnaast stort een klein deel van de vrachtwagens de chips op het buitenterrein bij de veiligheidsvoorraad op de grond.
<u>Transportbanden</u> Worden de transportbanden omhuld door geluidswerende wanden? Dit werkt geluidsverlagend. Met name de overbrugging van locatie 3 naar locatie 2. De aanvoer van chips en de aanvoer door wormen omhoog en bewerking van chips veroorzaken geluidsoverlast en trilling.	<u>Transportbanden</u> De meeste transportbanden bevinden zich in gebouwen. De locatie van de transportband die in de openlucht wordt gebouwd is aangegeven op de plankaart. In de regels is vastgelegd dat de geluidsbron van deze transportband niet hoger mag zijn gelegen dan op maximaal 5 m hoog. FBE geeft aan dat het bedrijf de transportband (inclusief de wormen) zo zal ontwerpen en isoleren dat aan de geluidsnormen wordt voldoen. Op welke wijze dat is zal gebeuren, is nu nog niet bekend. Overigens zijn de wormen uitsluitend aanwezig op inpandige transportbanden. Het vrachtverkeer op het terrein van FBE dat de chips aanvoert is meegenomen in de geluidsberekeningen voor het industrielawaai. FBE moet op basis van de omgevingsvergunning milieu nu en in de toekomst voldoen aan de bepalingen omtrent trilling in de SBR richtlijn B. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 van deze Zienswijzennota waarin wij aandacht besteden aan trillingen op het fabrieksterrein.
<u>Aantal vrachtwagens met chips</u>	<u>Aantal vrachtwagens met chips</u>

Hoeveel vrachtwagens met chips worden per dag aangeleverd? Vanaf welke tijd tot welk uur?	Er rijden gemiddeld per dag van maandag tot en met zaterdag, tussen 7:00 en 19:00, ongeveer twintig vrachtwagens voor de aanvoer van houtchips.
<u>Rijroute op terrein FBE</u> Kan de rijroute voor chipsvrachtwagens worden aangepast? Reclamant doet een rijvoorstel dat de geluidsoverlast bij zijn woning met 50% reduceert.	<u>Rijroute op het terrein van FBE</u> Reclamant doet het voorstel om vrachtwagens na het lossen van de houtchips meer centraal over het terrein van FBE terug te laten rijden. Dit deel van het terrein van FBE wordt nu al intensief gebruikt voor vrachtwagens die grondstoffen lossen. De door reclamant voorgestelde route zou meer vrachtwagens op het middenterrein betekenen. Dit kan leiden tot opstoppingen en extra veiligheidsrisico's. Bovendien is het de vraag of een andere rijroute leidt tot de geluidsreductie die reclamant noemt. In de nieuwe situatie is het terrein van FBE vrijwel geheel omgeven door geluidswanden. De geluidsbelasting als gevolg van industrielawaai blijft voor de beide adressen vrijwel ongewijzigd. In een tussen fase (1A) is voor één adres sprake van een toename van 1 dB in de eindfase (1A+1B+2) is voor het andere adres sprake van een afname van 1 dB. Dit is een zeer beperkte verandering. Een toe- of afname van 1 dB is niet hoorbaar voor het menselijk oor. Met inachtneming daarvan is de gekozen rijroute bovendien aanvaardbaar.
<u>Veiligheidsvoorraad</u> Op locatie 4 komt een veiligheidsvoorraad. Betekent dit dat in de weekenden er een shovel bijkomt om de chips naar binnen te schuiven? Er komen geen vrachtwagens binnen. Het schuiven met de laadbak van de shovel over de grond veroorzaakt veel lawaai.	<u>Veiligheidsvoorraad</u> Zo veel mogelijk transporten worden direct gelost in het losstation/opslagbunker voor houtchips. De buitenvoorraad, dit is de veiligheidsvoorraad, moet regelmatig worden vernieuwd in verband met de kwaliteit van de houtchips. Dit betekent dat in het weekend, net als op andere dagen van de week, de shovel zal rijden. Gemiddeld gaat het om ongeveer 4 uur per dag. Echter meerdere keren per jaar, meer dan 12 keer, zal de shovel langer rijden. Daarom is in de geluidberekeningen er rekening meegehouden dat de shovel overdag van 7:00 tot 19:00 uur rijdt. Om geluidsoverlast te beperken, wordt een geluidswand van 7 meter geplaatst. Om het geluid van de shovel, inclusief het schrapen van de laadbak, te beperken is de shovel voorzien van een demper. Hiermee wordt voldaan aan de Beste Beschikbare Technieken (BBT). Ook zorgt FBE ervoor dat het wegdek gelijkmatig is, om geluid door oneffenheden in de weg of het schrapen van de laadbak zoveel mogelijk te voorkomen.
<u>Hoge schoorstenen bunker</u> Waarvoor zijn de hoge schoorstenen bij de bunker?	<u>Hoge schoorstenen bunker</u>

	Het inpassingsplan omvat één extra schoorsteen ten noorden van de pulpinstallatie. Deze schoorsteen heeft een hoogte van 25 meter. De schoorsteen wordt gebruikt om restwarmte vrij te geven die ontstaat tijdens de productie van pulp. Daarnaast voorziet in inpassingsplan in een warmtewisselaar. Deze is op de verbeelding aangeduid als de installatietoren. Deze heeft een toegestane hoogte van 22 m. Dit is geen schoorsteen (geen uitstoot), het gaat hier om een gesloten systeem.
<u>Overlast huidige pulpinstallatie</u> Reclamant geeft aan last te hebben van de huidige pulper (trilling). Bij nieuwbouw ziet reclamant graag dat de pulper in de richting van de Coldenhovenseweg gebouwd gaat worden (bijvoorbeeld tegen locatie 1 en 5 aan). Eerder is door de directie toegezegd dat trilling en geluidgevend apparatuur naar die richting geplaatst zou worden. Ook als ze op daken staan zoals ventilatoren. In het nieuwe plan komt er meer geluid richting het centrum.	<u>Overlast huidige pulpinstallatie</u> De locatie van de nieuwe pulpinstallatie is gekozen om overlast zoveel mogelijk te beperken. De nieuwe pulpinstallatie komt midden op het terrein van FBE. De nieuwe pulpinstallatie wordt gefundeerd zodat er geen trillingen kunnen worden overgedragen. De geplande wijzigingen op het terrein hangen met elkaar samen. Naast de nieuwe pulpinstallatie zijn ook andere wijzigingen van de inrichting opgenomen in het inpassingsplan: o.a. de uitbreiding van de ruimte voor het parkeren van vrachtwagens, de vergroting van de personeelsparkeerplaats om overlast in de wijk te voorkomen en de bouw van nieuwe geluidswanden. De keuze voor de locatie van de pulpinstallatie en de daarmee samenhangende locaties voor chipsopslag en -verwerking zijn onderbouwd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en in het MER eerste fase. De uitblaasrichting van de ventilatoren en dempers zijn zorgvuldig gekozen om de impact op de omgeving tot een minimum te beperken. In de geluidsberekeningen en de omgevingsvergunning milieu is dit meegenomen.
<u>Geluidswand</u> Waarom wordt de geluidswand achter de Kloosterstraat 19 en 21 tot aan de calamiteitenuitgang maar 4 m hoog? In de notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat staat het aantal dB(A) vermeld. Reclamant zit op/over de grens die daarvoor geldt. Toch ervaart reclamant bijna dagelijks (24 uur) geluidsoverlast. Als er metingen worden gedaan vraagt reclamant of zij daarvan bericht kunnen ontvangen.	<u>Geluidswand</u> De geluidswand achter de woningen Kloosterstraat 19 en 21 wordt 4 meter hoog. Deze hoogte is voldoende om het geluid van het vrachtverkeer (20 vrachtwagens per dag) te beperken. Een hogere wand is niet effectief om het geluid van vrachtwagens op de woningen te reduceren. De nieuwe situatie leidt voor een aantal omwonenden tot een wijziging van de situatie. Dit kan gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat en het woongenot. Per saldo, kijkend naar alle omwonenden, hebben de aanleg van de nieuwe weg en de ontwikkelingen op het terrein van FBE, een positief effect op de omgeving. Om behalve het overall beeld ook de situatie voor de individuele woningen inzichtelijk te krijgen hebben de notitie Aanvaardbaar woon- en leefklimaat opgesteld. Hierin hebben de milieusituatie voor een aantal woningen specifiek bekeken. Wij hebben gekeken naar een

	aantal dicht bij het terrein van FBE gelegen woningen, ofwel de zwaarste belaste woningen. Het is aannemelijk dat er voor deze woningen meer milieueffecten dan zijn voor de verder weg gelegen woningen. De woningen van reclamant, dan wel nabijgelegen woningen, zijn beoordeeld in de notitie Aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De woningen waarop deze zienswijze betrekking heeft, hebben met name hoge geluidsbelastingen als gevolg van piekgeluid overdag. Dit piekgeluid komt van heftrucks op één van de routes: een elektrische heftruck en een LPG-heftruck. Die rijden beide ongeveer 1 uur per dag. Dit vinden wij aanvaardbaar. Als de omgevingsdienst geluidmetingen doet op een woning, wordt de bewoner van die woning daarover geïnformeerd.
<u>Geluidsisolerende maatregelen woningen</u> Reclamant zou graag zien dat FBE geluidsisolerende maatregelen aan de woningen van reclamant zou treffen. Tenslotte verzoekt reclamant het aanwezige groen te sparen.	<u>Geluidsisolerende maatregelen woningen</u> Voor de woningen van reclamanten is het industrielawaai in de nieuwe situatie op het terrein 54 dB(A) en 53 dB(A). De eindsituatie en de ontwikkelsituaties passen voor beide woningen binnen de in 2018 vastgestelde hogere waarde van 56 dB(A). Er hoeft dus voor deze woningen geen nieuwe hogere waarde te worden vastgesteld. Een wettelijke verplichting om gevelmaatregelen te treffen in verband met het binnenniveau in de woningen in verband met de nieuwe situatie op het terrein van FBE is er daarmee niet. Ook vanwege wegverkeer is er geen noodzaak tot het treffen van maatregelen. Het aanwezige groen wordt zoveel als mogelijk gespaard. In verband met de herinrichting en uitbreiding van het terrein van FBE dienen er bomen gekapt te worden. Compensatie van deze te kappen woningen vindt plaats op een nader met de gemeente Brummen te bepalen locatie.

De zienswijze van reclamant 43 is geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

3.44 Reclamant 44

Uit de zienswijze van reclamant 44 blijkt dat deze zich richt tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek.

Samenvatting zienswijze	Reactie bevoegd gezag
<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Reclamant ondersteunt de zienswijzen van de Natuur en Milieu federatie Gelderland tegen het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek. Reclamant heeft die zienswijzen nagestuurd.	<u>Ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek</u> Voor een samenvatting en beoordeling van de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving, verwijzen wij naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota. Voor een reactie op de zienswijze van de Natuur en Milieu federatie Gelderland voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp-inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek verwijzen wij naar de Zienswijzennota bij dat inpassingsplan.

3.45 Reclamant 45

De zienswijze van reclamant 45 vermeldt als onderwerp het inpassingsplan Logistiek Centrum Eerbeek. De inhoud van de zienswijze gaat uitsluitend in op het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving. De zienswijze is daarom meegenomen in deze Zienswijzennota.

Van 12 januari tot en met 22 februari 2023 was er de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. De zienswijze van reclamant 45 is per mail ontvangen op dinsdag 28 februari 2023. Dit is buiten de gestelde termijn. Niet gebleken is van een verschoonbare reden. Dit betekent dat wij de zienswijze van deze reclamant buiten beschouwing laten.

De inhoud van de zienswijze komt voor grote delen overeen met de zienswijzen die door andere reclamanten zijn ingediend. Met name de zienswijze ingediend door de Natuur en Milieu federatie Gelderland toont overeenkomsten. Deze zienswijze is in deze Zienswijzennota samengevat en beoordeeld in paragraaf 3.19. Wij verwijzen naar de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze.

3.46 Reclamanten 46 tot en met 52

Reclamanten 46 tot en met 52 hebben hun steun uitgesproken voor de aanvulling op de eerder door de Natuur en Milieu federatie Gelderland ingediende zienswijze. Deze steunbetuigingen zijn ingestuurd tussen 8 en 10 maart 2023. Van 12 januari tot en met 22 februari 2023 was er de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. De steunbetuigingen van reclamanten 46 tot en met 52 zijn ingekomen na het einde van de termijn voor het indienen van een zienswijzen.

Wij verwijzen voor een reactie op deze steunbetuigingen naar paragraaf 3.19 van deze Zienswijzennota.

4 Hoofdstuk 4 Commissie voor de m.e.r.

4.1 Toetsingsadvies

Een MER (gecombineerde plan MER en project MER) is gemaakt voor het inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en voor de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu die is aangevraagd door FBE. Het plan MER is opgesteld voor het inpassingsplan. Het project MER is opgesteld voor de omgevingsvergunning.

Advisering door de Commissie voor de m.e.r is verplicht voor een plan MER. De Commissie brengt een toetsingsadvies uit. In het toetsingsadvies beziet de Commissie of het milieueffectrapport alle informatie bevat om het milieubelang goed mee te wegen bij de te nemen besluiten.

Op 17 maart 2023 heeft de Commissie voor de m.e.r het toetsingsadvies uitgebracht over het MER. Het advies vermeldt essentiële tekortkomingen in het project MER. Deze kunnen in een aanvulling van het MER worden uitgewerkt.

Daarnaast bevat het advies aanbevelingen (niet essentiële tekortkomingen) voor het project MER en plan MER.

4.2 Plan MER

De Commissie voor de m.e.r. beveelt aan om de relatie tussen de inpassingsplan Folding Boxboard Eerbeek en omgeving en de overige projecten binnen het programma Eerbeek-Loenen 2030 inzichtelijk te maken. Hieraan hebben wij invulling gegeven door in deze Zienswijzennota in het algemene deel (paragraaf 2.2) aandacht te besteden aan het programma Eerbeek-Loenen 2030. Ook de toelichting op het inpassingsplan is aangevuld met informatie over dit programma en overige projecten vallend onder het programma. Naar aanleiding van zienswijzen hebben wij in deze Zienswijzennota aandacht besteed aan de relatie met de projecten Logistiek Cent rum Eerbeek, het Wegennet en de Waterrotonde.

Verder beveelt de Commissie voor de m.e.r. aan bij verdere uitwerking van de wegen, (wederom) aandacht te besteden aan snelheidsprofielen per (type) straat, de gevolgen voor bewoners en mogelijke conflicten tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en zwaar vrachtverkeer.

Deze aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r. heeft geen betrekking op het inpassingsplan maar op te nemen vervolgbesluiten/uitwerkingen van het wegontwerp. Er is een verkeersveilig wegontwerp. Op dit moment werken wij aan een verder detailleringen van het wegontwerp. Natuurlijk zullen wij bij alle overige uit te werken plannen en te nemen besluiten oog houden voor de kwetsbare verkeersdeelnemers en de bewoners van Eerbeek.

4.3 Project MER

De Commissie voor de m.e.r. adviseert over het project MER om, voorafgaand aan besluitvorming over de vergunning, een aanvulling uit te werken over:

- hoe invulling gegeven wordt aan de minimalisatieverplichting met betrekking tot Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS);
- de oorzaak van de trillinghinder bij woningen Kloosterstraat 24 en 26 en aan te geven met welke maatregelen de overschrijding van grenswaarden teniet kan worden gedaan;
- trillingshinder als gevolg van verkeer op de openbare weg.

Daarnaast doet de Commissie voor de m.e.r aanbevelingen over o.a. het inzichtelijk maken van de CO₂ footprint.

FBE heeft een aanvulling op het project MER gemaakt. Aan de door de Commissie voor de m.e.r. gevraagde onderdelen is daarbij aandacht besteed. Deze aanvulling maakt onderdeel uit van de vergunningaanvraag milieu die door FBE is ingediend en wordt beoordeeld door het bevoegd gezag (provincie Gelderland).

De vraag over trillingen als gevolg van verkeer op de openbare weg, hebben wij aangemerkt als betrekking hebbend op het plan MER. In deze Zienswijzennota is daarom in paragraaf 2.7 aandacht besteed aan verkeer en trillingen. Daar is ook te lezen dat de opmerking van de Commissie voor de m.e.r. aanleiding is om artikel 5 van de regels van het inpassingsplan aan te scherpen. Drempels en nieuwe putdeksels zijn niet toegestaan op de nieuwe weg. Dit is nu expliciet bepaald in artikel 5.1 van de planregels. Ook is artikel 5.1 van de planregels aangevuld met de bepaling dat ook de Wethouder Sandersstraat, voor zover gelegen binnen het plangebied, en de kruising van de nieuwe weg met de Volmolenweg van een asfaltverharding moet worden voorzien.

VERTROUWELIJK

5 Overzicht wijzigingen

5.1 Inpassingsplan

5.1.1 Inleiding

Het inpassingsplan is gewijzigd vastgesteld. Het gaat om aanpassingen naar aanleiding van ingebrachte zienswijzen, naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en om ambtshalve wijzigingen.

Belangrijke wijzigingen vanwege ingebrachte zienswijzen zijn o.a. het borgen van de verdiepte ligging van de nieuwe weg en het aanvullen van het Landschapsplan. Hiervoor is in hoofdstuk 3 per zienswijze te lezen of de zienswijze aanleiding is om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

De regels zijn op een aantal ondergeschikte punten ambtshalve verbeterd en aangevuld. Het betreft kleine correcties die niet of nauwelijks inhoudelijke impact hebben. De belangrijkste wijziging is het vastleggen in de planregels van de asfalt-verharding voor het deel van de Wethouder Sandersstraat tussen de nieuwe weg en de Coldenhovenseweg/Loubergweg en op de aansluitende gronden.

Hieronder volgt een overzicht van alle wijzigingen in de regels, de bijlage bij de regels en op de verbeelding

5.1.2 Wijzigingen in de regels van het inpassingsplan

De regels van het inpassingsplan zijn ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan zoals dit ter inzage heeft gelegen als volgt gewijzigd:

Artikel 1.32

- In artikel 1.32 is "ONT1" gewijzigd in "VST1".

Artikel 3.2.4

- Aan artikel 3.2.4 is een nieuw sub a toegevoegd dat als volgt luidt:
"a. erf- en terreinafscheidingen".
- Sub a en b van artikel 3.2.4 zijn vernummerd naar sub b en c.

Artikel 3.4.8

- In artikel 3.4.8 onder a is "verlichting" gewijzigd in:
"vastopgestelde verlichting".

Na artikel 3.5.4

- Na artikel 3.5.4 zijn twee nieuwe planregels 3.5.5 en 3.5.6 toegevoegd die als volgt luiden:

3.5.5 Afwijking van het sloopverbod

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3.4.10 en worden toegelaten dat een karakteristiek gebouw wordt gesloopt.

3.5.6 Beoordeling

Een vergunning als bedoeld in artikel 3.5.5 wordt uitsluitend verleend als:

1. het gebouw als gevolg van een calamiteit geheel of vrijwel geheel teniet is gegaan, dan wel de karakteristieken van het gebouw als gevolg van een calamiteit geheel of vrijwel geheel verloren zijn gegaan; en

2. het gebouw dan wel de karakteristieken daarvan naar het oordeel van het bevoegd gezag in redelijkheid niet meer kunnen worden hersteld.”

Artikel 3.6.1

- In artikel 3.6.1 onder a is een verwijzing naar artikel 3.5.5 toegevoegd.

Artikel 3.6.2

- Artikel 3.6.2 toegevoegd is de zinsnede, die als volgt luidt:
“, anders dan een toename over een periode van maximaal 1 jaar,”.

Artikel 4.1 onder y

- In artikel 4.1 onder y is de verwijzing naar artikel 4.2.5 onder d gecorrigeerd naar artikel 4.2.5 onder b.

Artikel 4.2.2 onder a sub 1

- In artikel 4.2.2 onder a sub 1 is “de achtergevel” gewijzigd in “de voorgevel”.

Artikel 4.2.5 onder d onder 1

- Artikel 4.2.5 onder d onder 1 is gewijzigd in:
“2 meter voor recreatieve voorzieningen en 1 meter voor overige bouwwerken geen gebouw zijnde in het gebied voor de voorgevelrooilijn;”

Artikel 5.1 onder a sub 2

- Artikel 5.1 onder a sub 2 eerste bullet is gewijzigd in:
“ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – verdiepte aanleg’ verdiept wordt aangelegd op een diepte van minimaal 0,70 m en maximaal 1,00 m;”
- In artikel 5.1 onder a sub is de derde bullet (“geasfalteerd is”) verwijderd.

Na artikel 5.1 onder a sub 3

- In artikel 5.1 onder a sub 3 eerste bullet gewijzigd in:
“Ter plaatse van aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – geasfalteerd’ de weg geasfalteerd is en zonder drempels en zonder nieuwe putdeksels is uitgevoerd”.

Artikel 14.1 onder a en b

- In artikel 14.1 onder a en b is de datum van de vergunning gewijzigd in 22 augustus 2023.

5.1.3 Wijzigingen in de bijlage bij de regels van het inpassingsplan (Landschapsplan)

Het Landschapsplan (bijlage bij de regels) is ten opzichte van het Landschapsplan zoals het bij het ontwerp-inpassingsplan ter inzage heeft gelegen, aangevuld met bepalingen over de biodiversiteit in deelgebied 't Haagje.

In paragraaf 3.2 Ontwerpeisen per deelgebied van het Landschapsplan zijn voor deelgebied 't Haagje de volgende aanvullingen gedaan:

- Aan de koptekst is de volgende zin toegevoegd:
“De biodiversiteit verbetert door de aanplant van veel verschillende soorten streekeigen beplanting.”
- Aan ontwerpeisen voor de groenzone is een bullet toegevoegd, die als volgt luidt:
“Diversiteit in bloeitijden en spreiding van de vruchtzetting van bomen/struiken/kruidenrijk grasland,

zodat er een grote hoeveelheid voedsel beschikbaar is voor de insecten, vogels en kleine zoogdieren.”

- Aan de ontwerp-eisen voor de beek is een bullet toegevoegd, die als volgt luidt:
“Nieuwe verbredingen in de beek en op een aantal plekken speciaal substraat voor de beekprik. Hierdoor is er in de beek meer diversiteit van stroomsnelheden wat ten goede komt aan het leven in de beek.”

Daarnaast is het hoofdstuk “Vertaling naar de regels” aangevuld onder het kopje algemene eisen bestemmingen Groen. Een nieuw sub b is toegevoegd met de volgende tekst:

- “de nieuw aan te brengen beplanting bestaat uit verschillende soorten beplanting zodat er diversiteit is in bloeitijden en spreiding van de vruchtzetting van bomen/struiken/kruidenrijk grasland.”

Het oude sub b is vernummerd naar sub c.

5.1.4 Wijzigingen op de verbeelding van het inpassingsplan

De verbeelding is ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen gewijzigd. Onderstaand een overzicht van deze wijzigingen.

- Op de verbeelding is ter borging van de verdiepte ligging van de nieuwe weg de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – verdiepte aanleg’ toegevoegd.
- Op de verbeelding is ter verduidelijking waar de wegen geasfalteerd moeten worden de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – geasfalteerd’ toegevoegd.
- Op twee punten is een kleine correctie doorgevoerd van de grens van de bestemming/plangebied. Het gaat om correcties vanwege kadastrale grenzen/eigendomssituaties. De aanpassingen zijn gelegen bij de inrit van FBE aan de Volmolenweg en de groenzone langs de Poelkampstraat.
- Een aanduiding van de maximale bouwhoogte van 4 m is toegevoegd bij de parkeerplaats voor bezoekers bij de entree van FBE aan de Coldenhovenseweg. Een hoogtebepaling op dit deel van het terrein van FBE ontbrak in het ontwerp-inpassingsplan.
- De as van de weg aangepast ter plaatse van kruising Volmolenweg/nieuwe weg en ter plaatse van nieuwe weg/Wethouder Sandersstraat

5.1.5 Wijzigingen van de toelichting van het inpassingsplan

De toelichting is aangepast vanwege de wijzigingen in de regels en de verbeelding.

De bijlage bij de toelichting Notitie aanvaardbaar woon- en leefklimaat is aangevuld en gewijzigd. De toelichting op het inpassingsplan is hierop afgestemd.

Voor het overige is de toelichting op ondergeschikte onderdelen verbeterd en zijn kleine correcties doorgevoerd.

5.2 Hogere waarde besluit

Het besluit hogere waarden industrielawaai is ten opzichte van het ontwerpbesluit, zoals dat ter inzage heeft gelegen, als volgt gewijzigd:

- Bijlage 2: woningen hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder is vernummerd tot bijlage 1.
- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek 'Milieueffectrapportage Folding Boxboard Eerbeek en omgeving; Achtergrondrapport geluid en trillingen MER fase 2', kenmerk R017-1276840HDI-V01-agv-NL, 9 december 2022, Tauw, is vernummerd tot bijlage 2.
- Aan het besluit is toegevoegd bijlage 3: Folding Boxboard Eerbeek; Aanvullend onderzoek vaststelling hogere waarden Eerbeek (geluidzone Eerbeek-Zuid), Arcadis, 2 augustus 2023.
- Aan het besluit is toegevoegd bijlage 4: Zienswijzennota Folding Boxboard Eerbeek en omgeving; Inpassingsplan, hogere waarden en Wet natuurbescherming.
- De volgende woningen zijn verwijderd van bijlage 1: woningen hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder: Coldenhovenseweg 10B, Coldenhovenseweg 54, Jan Mankesstraat 8, Loubergweg 1, Oranje Nassaplein 4, Oranje Nassaplein 5, Poelkampstraat 8, Poelkampstraat 10, Poelkampstraat 12, Stationstraat 2, Stationstraat 5, Stuijvenburchstraat 143A, Stuijvenburchstraat 145A, Stuijvenburchstraat 151A, Stuijvenburchstraat 155A.
- In bijlage 1: woningen hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder, is opgenomen de woning Poelkampstraat 36 met een vast te stellen hogere waarde van 51 dB(A).
- Voor de volgende woningen in bijlage 1: woningen hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder is de vast te stellen hogere waarde als volgt gewijzigd:

Adres	Vast te stellen hogere waarde in dB(A)
Coldenhovenseweg 15	55
Coldenhovenseweg 17-19 (2 woningen)	54
Coldenhovenseweg 49	51
Oranje Nassaplein 1	52

De toelichting op het besluit hogere waarden industrielawaai is op onderdelen tekstueel verbeterd en aangevuld. Verder is de toelichting aangevuld in verband met het aanvullende onderzoek van Arcadis, in het bijzonder op de onderdelen bron- en overdrachtsmaatregelen.

5.3 Vergunning Wet natuurbescherming

De vergunning Wet natuurbescherming is ten opzichte van het ontwerp van de vergunning, zoals dat ter inzage heeft gelegen, gewijzigd. De wijzigingen zijn onder andere:

- de maximaal op te pompen hoeveelheid grondwater is teruggebracht van 3 miljoen m³ naar 2,5 miljoen m³ grondwater per jaar;
- Een monitoringsplan is aan de vergunning toegevoegd;
- Areriusberekeningen op basis van de meest recente release zijn uitgevoerd en als bijlage aan de vergunning toegevoegd.