



Vergadering d.d. 11 december 2013
Besluit nr. PS2013-877

PROVINCIALE STATEN VAN GELDERLAND

Gezien het voorstel PS2013-877 van Gedeputeerde Staten van Gelderland over het inpassingsplan N345 rondweg Voorst;

Gelet op het bepaalde in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening, alsmede op artikel 105, 1^e lid; juncto art. 143, 2^e lid van de Provinciewet;

BESLUITEN

1. In te stemmen met de beoordeling van de ingekomen zienswijzen en de daaruit voortvloeiende wijzigingen en met de ambtshalve wijzigingen (zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende zienswijzennota);
2. Het inpassingsplan N345 rondweg Voorst, zoals vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.9925.IPN345Vorst-vst1, gewijzigd vast te stellen;
3. Het uitvoeringsbudget voor de realisatiefase van de westelijke rondweg beschikbaar stellen ter grootte van € 22.500.000,--.

Arnhem, 11 december 2013 - zaaknr. 2010-006487

Provinciale Staten van Gelderland

voorzitter

griffier

N.B. Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis-en herstelwet van toepassing. Voor het instellen van beroep betekent dit dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij/zij tegen het besluit aanvoert. Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Een en ander wordt op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt. Tevens wordt hiervan mededeling gedaan aan degenen die een zienswijze hebben ingediend tegen het ontwerp inpassingsplan.

Provinciaal Inpassingsplan N345 Rondweg Voorst

≡ provincie
Gelderland



Zienswijzennota

Zienswijzennota

Provinciaal Inpassingsplan N345 Rondweg Voorst

Provincie Gelderland

December 2013

Eindrapport

Documenttitel	Zienswijzennota Inpassingsplan N345 Rondweg Voorst
Status	Eindrapport
Datum	December 2013

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Wat vooraf ging	1
1.2 Leeswijzer	1
2 THEMATISCHE BEANTWOORDING	2
2.1 Wat is een provinciaal inpassingsplan (IP)?	2
2.2 Parallelweg langs volledige tracé rondweg	2
2.3 Maximumsnelheid Rijksstraatweg	4
2.4 Robuustheidsanalyse: Actualisatie verkeerscijfers en overige wijzigingen	4
2.5 Planschade	5
2.6 Tracékeuze	6
3 SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN	9
3.1 Reclamant genoemd onder 1	9
3.2 Reclamant genoemd onder 2	13
3.3 Reclamant genoemd onder 3	14
3.4 Reclamant genoemd onder 4	15
3.5 Reclamant genoemd onder 5	18
3.6 Reclamant genoemd onder 6	20
3.7 Reclamant genoemd onder 7	21
3.8 Reclamant genoemd onder 8	22
3.9 Reclamant genoemd onder 9	24
3.10 Reclamant genoemd onder 10	27
3.11 Reclamant genoemd onder 11	29
3.12 Reclamant genoemd onder 12	30
3.13 Reclamant genoemd onder 13	32
3.14 Reclamant genoemd onder 14	37
3.15 Reclamant genoemd onder 15	40
3.16 Reclamant genoemd onder 16	42
3.17 Reclamant genoemd onder 17	43
3.18 Reclamant genoemd onder 18	44
3.19 Reclamant genoemd onder 19	45
3.20 Reclamant genoemd onder 20	48
3.21 Reclamant genoemd onder 21	49
3.22 Reclamant genoemd onder 22	51
3.23 Reclamant genoemd onder 23	54
3.24 Reclamant genoemd onder 24	57
3.25 Reclamant genoemd onder 25	59
3.26 Reclamant genoemd onder 26	60
3.27 Reclamant genoemd onder 27	62
3.28 Reclamant genoemd onder 28	65
3.29 Reclamant genoemd onder 29	67
3.30 Reclamant genoemd onder 30	69
3.31 Reclamant genoemd onder 31	70

3.32	Reclamant genoemd onder 32	72
3.33	Reclamant genoemd onder 33	73
3.34	Reclamant genoemd onder 34	74
3.35	Reclamant genoemd onder 35	75
3.36	Reclamant genoemd onder 36	76
3.37	Reclamant genoemd onder 37	78
3.38	Reclamant genoemd onder 38	79
3.39	Reclamant genoemd onder 39	80
3.40	Reclamant genoemd onder 40	81
3.41	Reclamant genoemd onder 41	82
3.42	Reclamant genoemd onder 42	83
3.43	Reclamant genoemd onder 43	84
3.44	Reclamant genoemd onder 44	90
3.45	Reclamant genoemd onder 45	91
4	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP INPASSINGSPLAN	92
4.1	Wijzigingen regels en verbeelding n.a.v. van zienswijzen	92
4.2	Ambtshalve aanpassingen van de regels en de verbeelding	94

Het overzicht van de ingediende zienswijzen is geanonimiseerd.

1 INLEIDING

1.1 Wat vooraf ging

Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Gelderland spraken op 21 februari 2012 hun voorkeur uit voor een westelijke rondweg om Voorst. De tracékeuzenotitie is op 8 maart 2012 door GS vastgesteld en op 21 mei 2013 hebben GS het ontwerp provinciaal inpassingsplan (IP) voor de westelijke rondweg vastgesteld. Het ontwerp IP “N345 Rondweg Voorst” heeft samen met de ontwerpbesikking voor de verlening van hogere waarden en andere bijbehorende stukken zes weken ter inzage gelegen. Eenieder is in de gelegenheid gesteld om in deze periode van 30 mei tot en met 11 juli 2013 zienswijzen in te dienen op het ontwerp IP.

In voorliggende zienswijzennota worden de zienswijzen die betrekking hebben op het IP samengevat en beoordeeld. GS heeft 45 zienswijzen ontvangen. De meeste zienswijzen zijn ingediend binnen de daarvoor gestelde termijn. Zienswijze nr. 15 betrof een pro forma zienswijze. GS heeft daarop reclamant de gelegenheid geboden om tot 26 juli 2013 een onderbouwing in te dienen. Deze onderbouwing is op 23 juli 2013 door GS ontvangen en beantwoord onder genoemde zienswijze.

Twee zienswijzen, nr. 42 en nr. 45, zijn te laat ingediend op 13 resp. 14 juli 2013, evenals een drietal aanvullingen op zienswijzen nr. 29 (17 juli 2013), nr. 40 (19 juli 2013) en nr. 44 (13 juli 2013). De zienswijzen en aanvullingen die na de gestelde termijn zijn ingediend, zijn niet in behandeling genomen voorliggende nota.

De zienswijze in het kader van de hogere waarde procedure zijn in die procedure worden beantwoord.

1.2 Leeswijzer

De ingediende zienswijzen zijn genummerd. In het voorgaande hoofdstuk bij deze nota is een overzicht opgenomen van deze nummers, gekoppeld aan naam en woonplaats van de reclamant.

Een aantal thema's wordt bij meerdere zienswijzen genoemd. Het betreft onder andere de aanleg van een parallelweg, de gebruikte verkeerscijfers en de mogelijke planshade. Deze onderwerpen komen in hoofdstuk 2 aan de orde.

In hoofdstuk 3 is elke zienswijze samengevat en beoordeeld. Voor zover van toepassing wordt daarbij verwezen naar thema's die in hoofdstuk 2 worden behandeld.

Na samenvatting en beantwoording van de betreffende zienswijze is aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het provinciaal inpassingsplan (IP) N345 Rondweg Voorst.

Aan het eind van voorliggende nota, in hoofdstuk 4, staat een overzicht van de voorgestelde wijzigingen van het IP ten opzichte van het ontwerp.

2 THEMATISCHE BEANTWOORDING

2.1 Wat is een provinciaal inpassingsplan (IP)?

Het IP N345 rondweg Voorst maakt de rondweg juridisch planologisch mogelijk. Het juridisch bindende deel van het IP bestaat uit de Verbeelding en de Regels. Op de verbeelding is in hoofdzaak de verkeersbestemming toegekend. Op de gronden met deze bestemming mag de weg worden aangelegd. Een aantal zaken is nader vastgelegd, zoals de as van de weg en de hoogteligging. Tevens voorziet het IP in een aantal voorwaardelijke verplichtingen. Dit zijn verplichtingen die nagekomen moeten zijn, voordat de weg gebruikt mag worden. Voorwaardelijke verplichtingen die zijn opgenomen in het IP, betreffen de aanleg van stil asfalt en geluidswallen alsmede het landschapsplan waarin natuurmitigatie en de ruimtelijke inpassing van de weg is geborgd. Deze laatst genoemde voorwaardelijk verplichting is opgenomen naar aanleiding van zienswijzen die betrekking hebben op specifieke inpassingsmaatregelen.

Ten behoeve van de uitvoering van de rondweg Voorst is een wegontwerp opgesteld. Dit is een meer gedetailleerde kaart dan de Verbeelding van het IP en is mede opgesteld om een goed werkende verkeersstructuur te ontwerpen. Het wegontwerp is ook gebruikt om, aan de hand van het benodigde ruimtebeslag, de grenzen van het IP te bepalen. Het ontwerp wordt gevormd door de technische uitgangspunten die gelden voor een wegontwerp, de landschappelijke inpassing zoals die wordt voorgestaan en een goede verkeersdoorstroming van de weg. Het ontwerp dat er nu ligt, is vrijwel definitief en geeft een goed inzicht in de wijze waarop de weg zal worden ingericht. Het wegontwerp maakt geen onderdeel uit van het IP. Er zijn dan ook geen rechten te ontleen aan het ontwerp. Veranderende inzichten kunnen nog leiden tot aanpassing van het wegontwerp. Van belang is wel dat deze mogelijke aanpassingen moeten passen binnen de bepalingen van het IP.

Onderdelen die essentieel zijn voor de aanleg van de rondweg, waaronder de as en hoogte van het nieuwe tracé en de voorwaardelijke verplichtingen vanwege akoestiek, natuur en landschap, zijn vastgelegd in het IP. Het wegontwerp is een nadere uitwerking. Aan het IP kunnen rechten worden ontleend, aan het wegontwerp niet.

2.2 Parallelweg langs volledige tracé rondweg

Een groot aantal zienswijzen heeft betrekking op de onderbouwing van nut en noodzaak van een parallelweg en de wijze van besluitvorming hierover.

De westelijke rondweg doorsnijdt een aantal kruisende wegen. In de eerste wegontwerpen en het milieueffectrapport (MER) was ook al gedeeltelijk een parallelweg opgenomen om de bereikbaarheid van achterliggende agrarische gronden te garanderen.

Sinds de keuze van GS voor een westelijke rondweg om Voorst is dit voorkeursalternatief verder geoptimaliseerd om de positieve effecten van de rondweg te versterken en de negatieve effecten te verminderen.

Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief wijkt op onderdelen af van het in het MER N345 onderzochte westelijke tracéalternatief. Een van de beperkte tracéwijzigingen die zijn doorgevoerd, betreft het opnemen van een parallelweg langs het volledige tracé van de rondweg. De keuze voor de parallelweg is onderbouwd in de Robuustheidsanalyse voorkeurstracé N345 rondweg Voorst.

Zie hiervoor ook paragraaf 4.7 en paragraaf 5.1 van het ontwerp IP.

De overwegingen om te kiezen voor een volledige parallelweg zijn als volgt:

- Door het aanleggen van een volledige parallelweg wordt de bereikbaarheid van de lokale wegen in het buitengebied ten westen van Voorst vergroot ten opzichte van het originele ontwerp. De Klarenbeekseweg, Tuinstraat, Enkweg, Kruisweg en Hezeweg worden door middel van de parallelweg direct met elkaar verbonden.
- De rondweg N345 heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg. Afwikkelen van landbouwverkeer via gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is vanwege het verschil in snelheid en massa (grootte van het voertuig) niet conform het duurzaam veilig inrichten van wegen en daarbij niet conform het provinciale beleid. Het snelheidsverschil leidt namelijk tot verkeersveiligheids- en doorstromingsknelpunten. Het landbouwverkeer moet in dergelijke situaties via bestaande alternatieve routes worden geleid. Indien bestaande alternatieve routes niet beschikbaar zijn of niet geschikt gemaakt kunnen worden, dan wordt bekeken of een parallelweg haalbaar is. Voor de N345 rondweg Voorst zijn geen alternatieve routes beschikbaar of kunnen niet geschikt worden gemaakt. Ook een alternatieve oplossing zoals het aanleggen van passeerstroken op de rondweg past niet in het beleid voor provinciale wegen. Dit heeft ertoe geleid dat een oplossing is gevonden in de vorm van een parallelweg voor het landbouwverkeer.
- Het doorgaande landbouwverkeer wordt geacht de parallelweg te gebruiken in plaats van door het dorp te rijden. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp verbeterd en de inrichting van verblijfsgebieden in het dorp mogelijk gemaakt.
- Door de parallelweg worden lokale wegen als de Kleine Enkweg en de Kruisweg ontlast van landbouwverkeer.
- De parallelweg maakt het mogelijk om ongeveer 90% van de ritten van de loonwerker aan de westzijde van het dorp niet meer via het dorp af te wikkelen maar buiten om te leiden. De huidige gebruikte routes van de loonwerker leiden tot overlast, met name aan de kleine Enkweg en de Enkweg waar woningen erg dicht op de lokale weg staan.
- Uit de Robuustheidsanalyse blijkt dat de aanleg van een parallelweg op de verkeersgerelateerde milieuthema's geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid geen significant andere effecten heeft dan die van het oorspronkelijke MER-ontwerp van de westelijke rondweg.
Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke milieuaspecten bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie. De effecten voor natuur wijzigen wel, maar worden verzacht door het nemen van mitigerende maatregelen. Daarnaast neemt het ruimtegebruik van de rondweg toe vanwege de parallelweg. Deze toename van het ruimtebeslag van de parallelweg weegt niet op tegen de positieve effecten met betrekking tot het weren van landbouwverkeer uit het dorp, zoals hierboven aangegeven.

Uitwerking parallelweg ter hoogte van Bolkhofsweg

In het IP is ruimte voor de parallelweg gemaakt door een deel van het bosje aan de Bolkhofsweg te verplaatsen. Het mitigatieplan voor de kamsalamander dat in het kader van de Natuurtoets is opgesteld (zie hiervoor bijlage 10 bij het IP) is hierop afgestemd. De parallelweg is naar aanleiding van zienswijzen qua ligging iets gewijzigd nabij de Bolkhofsweg: de parallelweg is iets verder van beide woningen af komen te liggen. Het compensatieplan (bijlage 10 van het IP) is hierop aangepast.

2.3 Maximumsnelheid Rijksstraatweg

Een aantal zienswijzen betreft het snelheidsregime op de Rijksstraatweg ten noorden van de noordelijke rotonde en ten zuiden van de zuidelijke rotonde in het plangebied van de rondweg.

De provincie kiest op bovengenoemde delen van de Rijksstraatweg voor een maximumsnelheid van 80 km/uur; in de zienswijzen wordt gepleit voor een maximumsnelheid van 50 km/uur. De keuze van de provincie is gemaakt op basis van verkeerskundige gronden. De weg ligt buiten de bebouwde kom, heeft de status van gebiedsontsluitingsweg (en is geen erftoegangsweg) en wordt ook als zodanig ingericht. Volgens het provinciaal beleid is de maximumsnelheid op een dergelijke weg 80 km/uur. De nieuwe weg is bestempeld als een weg buiten de bebouwde kom omdat het wegbeeld voor de wegbruiker beleefd wordt als een situatie zijnde een buitengebied. De weggebruiker voelt zich niet in een bebouwde kom en zal minder geneigd zijn daar naar te handelen.

Bij de reconstructie van de Rijksstraatweg wordt de weg ingericht volgens de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen, waarmee zorg wordt gedragen voor een veilige en overzichtelijke inrichting. Hierdoor treedt geen verslechtering van de verkeersveiligheid op.

2.4 Robuustheidsanalyse: Actualisatie verkeerscijfers en overige wijzigingen

Sinds de totstandkoming van het MER en de tracékeuzenotitie zijn ontwerpoptimalisaties doorgevoerd in het voorkeursalternatief (VKA) ten behoeve van het Provinciale Inpassingsplan voor de omleiding van de N345 langs Voorst.

Het gaat om de volgende optimalisaties die in overleg met de gemeente Voorst in het ontwerp zijn doorgevoerd:

1. Er is een parallelweg opgenomen langs het volledige tracé van de rondweg, dit om landbouwverkeer door het dorp te minimaliseren;
2. Ruimere uitbuiging van het tracé van de rondweg ter hoogte van de kruisweg in verband met de bedrijfsvoering van daar gevestigde ondernemingen;
3. Er is een fietstunnel in de Klarenbeekseweg bij de kruising van de rondweg opgenomen, zodat deze recreatieve fietsroute in stand blijft;
4. Ruimtebesparing en landschappelijke inpassing bij de noordelijke entree:

De bovenstaande ontwerpoptimalisaties leiden tot een betere (landschappelijke) inpassing van de rondweg, zonder dat het afdoet aan het behalen van de projectdoelstelling. Het VKA zal immers net als de in het MER beoordeelde westelijke tracé alternatief het doorgaande verkeer uit Voorst wegtrekken.

Verkeerskundig gezien gedraagt het geoptimaliseerde voorkeursalternatief zich bijna identiek als het westelijke tracé alternatief uit het MER. De wijziging betreft de vermindering van het aantal landbouwvoertuigen door Voorst vanwege de komst van de parallelstructuur langs de rondweg (verdere verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorst). Andere wijzigingen in de verkeersintensiteiten zijn nagenoeg gelijk aan de wijzigingen die optreden in de autonome ontwikkeling en hebben daarom geen invloed op het onderscheidend vermogen van de westelijke rondweg. Verder wordt de barrièrewerking verminderd door de opname van het fietstunnel in de Klarenbeekseweg en door de verbeterde ontsluitingsstructuur van het lokale netwerk als gevolg van de volledige parallelweg.

Naast de veranderingen in het wegontwerp zijn er sinds het onderzoek van 2011 nieuwe verkeersgegevens beschikbaar gekomen uit het geactualiseerde verkeersmodel Stedendriehoek. Het geactualiseerde verkeersmodel Stedendriehoek bouwt voort op het NRM Oost 2013 en houdt zodoende beter rekening met de actuele landelijke en regionale sociaal economische ontwikkelingen. Op basis van de vergelijking van de resultaten in het MER en de resultaten van het geactualiseerde model blijkt dat de nieuwe verkeerscijfers lager uitvallen (zie Robuustheidsanalyse, bijlage 2 bij het IP).

De verkeerscijfers zelf leiden niet tot andere onderscheidende effecten voor de milieuthema's geluid & trillingen, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De ruimere uitbuiging van de rondweg en het realiseren van een volledige rondweg laten op lokaal niveau op een aantal aspecten wel beperkte veranderingen zien. Zo wordt de hinder (geluid en trillingen) door landbouwverkeer grotendeels verplaatst van de kern Voorst naar de woningen langs de parallelweg. Deze verschuiving is positief omdat het leidt tot minder gehinderden. De veranderingen zijn echter niet dermate afwijkend (in relatie tot de totale impact van de rondweg) om een gewijzigde effectbeoordeling te rechtvaardigen.

Ten aanzien van de ruimtelijke milieuaspecten (bodem & water, natuur, landschap & cultuurhistorie & archeologie en ruimtegebruik) scoort het VKA nagenoeg gelijk aan het westelijke tracé alternatief uit het MER. De toevoeging van de parallelstructuur en de ruimere uitbuiging van de rondweg in het VKA leiden uiteraard tot een groter ruimtebeslag, maar dit extra ruimtegebruik is beperkt in relatie tot het totale ruimtegebruik van de rondweg. Tevens leidt het aangepaste wegontwerp niet tot extra doorsnijdingen van nieuwe gebieden.

Wijzigingen treden wel op bij natuur, maar worden gemitigeerd en hebben daardoor geen gevolgen voor de onderlinge vergelijking van het oostelijke en het westelijke tracé.

Geconcludeerd kan worden dat de het VKA leidt tot een betere inpassing van het westelijke tracé. Deze verbeterde inpassing leidt niet tot een andere overall eindbeoordeling ten aanzien van de milieuaspecten. Het MER zoals in 2011 opgesteld kan dienen als onderbouwing voor het uitgewerkte voorkeursalternatief.

2.5 Planschade

Een aantal reclamanten geeft aan dat zij als gevolg van het IP N345 Rondweg Voorst financiële schade zullen lijden.

Bij projecten met een omvang vergelijkbaar met die van de N345 Rondweg Voorst is niet uit te sluiten dat eigenaren en bewoners als gevolg van het IP schade ondervinden die voor vergoeding in aanmerking komt. De wettelijke bepalingen over planschade en de uitgangspunten daarvoor zullen door de provincie worden toegepast.

De Wet ruimtelijke ordening voorziet in een regeling voor vergoeding van planschade als gevolg van een bepaling van een IP, zoals het IP N345 Voorst.

Op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening kennen GS op aanvraag een tegemoetkoming toe aan degene die in de vorm van inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van het IP, Dit geldt voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen 5 jaar nadat het schadeveroorzakende besluit (in dit geval de vaststelling van het IP N345 Voorst) onherroepelijk is geworden. De tegemoetkoming kan worden aangevraagd bij de provincie Gelderland. Op de behandeling van een verzoek om tegemoetkoming in de planschade is de Planschadeverordening Gelderland van toepassing.

In het projectbudget van de N345 Rondweg Voorst is rekening gehouden met mogelijke kosten die verband houden met tegemoetkoming in planschade als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

2.6 Tracékeuze

Veel zienswijzen gaan over de tracékeuze voor de westelijke rondweg. Onderstaande tekst is integraal overgenomen uit de tracékeuzenotitie van december 2011.

Inhoudelijke afweging

Oplossend vermogen

Uit het onderzoek in het kader van het MER blijkt dat beide alternatieven in gelijke mate bijdragen aan het oplossen van de problematiek in Voorst betreffende leefbaarheid en verkeersveiligheid. Wat betreft leefbaarheid scoort de westelijke rondweg iets beter, doordat minder woningen worden blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde van 48 dB. Wat betreft verkeersveiligheid scoort juist de oostelijke rondweg iets beter, door een veiliger vormgeving van de noordelijke aansluiting.

Negatieve effecten

De gelijkwaardige positieve effecten van beide rondwegen betekenen dat een inhoudelijke afweging tussen beide alternatieven afhankelijk is van de negatieve effecten van beide alternatieven. In dat kader onderscheidt de oostelijke rondweg zich in negatieve zin van de westelijke rondweg ten aanzien van natuur, landschap en cultuurhistorie, op basis van de volgende redenen:

- de oostelijke rondweg tast meer (zwaar) beschermde diersoorten aan dan de westelijke rondweg. Bovendien gaat er meer leefgebied van algemene soorten zoogdieren en amfibieën verloren;*
- de oostelijke rondweg is dichterbij het Natura 2000-gebied Uiterwaarden IJssel gelegen. Dat resulteert ten opzichte van de westelijke rondweg tot grotere negatieve effecten;*
- het landschap ten oosten van Voorst is open en gaaf en bevat verschillende historische elementen en kleinschalige details. Het landschap is daarom kwetsbaar voor ruimtelijke ingrepen en een rondweg is moeilijk inpasbaar. Het landschap ten westen van Voorst is minder kwetsbaar voor ruimtelijke ingrepen, onder meer door de bestaande afwisseling tussen open en besloten ruimtes en de aanwezigheid van minder historische elementen. Een oostelijke rondweg leidt daarom tot negatievere effecten betreffende landschap en cultuurhistorie dan een westelijke rondweg.*

De westelijke rondweg leidt mogelijk wel tot meer aantasting van archeologisch waardevolle gebieden. Dit is te verklaren op basis van de ontstaansgeschiedenis van Voorst: in het verleden waren de ontwikkelingen van het dorp Voorst alleen westwaarts gericht. Een tweede reden was (en is) behoud van de Voorsterklei (het gebied ten oosten van Voorst). Ontwikkeling van de

ruimte in het verlengde van het historische proces van groei en uitbreiding betekent vaak dat juist de historische woonplaatsen voor verdere ontwikkeling in aanmerking komen, en daarmee dus ook de archeologisch waardevolle gebieden. De ambitie om archeologische waarden in situ te behouden staat daarom soms haaks op de gewenste ontwikkeling van het landschap in de lijn van de historie.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Door het treffen van mitigerende maatregelen kunnen de positieve effecten van de rondwegen worden versterkt en de negatieve effecten worden verminderd. Voor beide alternatieven zijn mitigerende maatregelen geformuleerd. Het toepassen van de mitigerende maatregelen leidt niet tot andere conclusie ten aanzien van de verschillen tussen beide alternatieven. De mitigerende maatregelen hebben geen effect op het onderscheidende vermogen van beide rondwegen.

Inhoudelijke voorkeur

Overwegende de resultaten van het effectonderzoek in het kader van het MER, wordt er een voorkeur uitgesproken voor de westelijke rondweg om Voorst waarbij de mogelijkheid voor het mitigeren van de barrièrewerking in overweging zou moeten worden genomen.

Draagvlak en kosten

Op basis van de resultaten van het door de provincie, in samenwerking met de gemeente Voorst, opgezette en doorlopen communicatie- en participatieproces blijkt er geen heersende meerderheid voor één van beide alternatieven. Veel mensen uiten hun weerstand tegen beide tracés en pleiten voor andere regionale oplossingen. Op basis van draagvlak kan er dus geen voorkeur worden uitgesproken voor één van beide tracés.

Op bestuurlijk niveau lijkt er meer draagvlak te zijn voor een westelijke rondweg. De gemeente Voorst geeft in haar eigen Dorpsvisie aan hoe belangrijk zij de waarde van de Voorsterklei vinden. Dit wordt benadrukt door de dorpsuitbreiding die richting het westen plaats zal moeten gaan vinden.

Voor beide alternatieven is een uitgebreide kostenraming opgesteld. De kostenramingen zijn gebaseerd op het conceptontwerp van beide rondwegen inclusief een zorgvuldige landschappelijke inpassing en maatregelen voor geluid.

De investeringskosten voor de Westelijke rondweg bedragen 25 miljoen euro. De investeringskosten voor de oostelijke rondweg bedragen 20 miljoen euro.

Tracékeuze

De leefbaarheid en verkeersveiligheidsproblemen in de kern van Voorst zijn dusdanig dat een oplossing geboden moet worden voor de situatie; temeer omdat dit door het toenemende verkeer alleen maar erger zal worden. De voorkeur gaat hierbij uit naar de westelijke rondweg. De westelijke rondweg spaart de hoog gewaardeerde Voorsterklei met haar landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. De westelijke rondweg is wel duurder maar is beter in te passen in de omgeving. Om de barrièrewerking van de westelijke rondweg te verkleinen wordt voorgesteld een fiets- en voetgangerstunnel in de Klarenbeekseweg op te nemen in de scope.

De totale investeringskosten van de westelijke rondweg inclusief fiets- en voetgangerstunnel is 27,5 miljoen euro.

De aanleg van de rondweg biedt kansen voor de ontwikkeling van de dorpskern. In de vervolgfase dient er aandacht te zijn voor de mogelijkheden om deze kansen te benutten.

3 SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

3.1 Reclamant genoemd onder 1

Reclamant heeft tevens een zienswijze ingediend tegen de ontwerp beschikking hogere waarden. Aangezien voor de woning van reclamant geen hogere waarde is verleend, is reclamant geen belanghebbende in het kader van die procedure. Beide zienswijze zijn daarom beoordeeld in deze zienswijzennota.

Samenvatting

In de zienswijze wordt aangegeven:

1. dat door de ligging van de rondweg en de boog bij de Hezeweg er geen ruimte is voor een parallelweg, in verband met de ligging van het bosje waar de kamsalamander zich bevindt;
2. dat bedrijven zouden kunnen worden verplaatst als alternatief voor de parallelweg om de ontsluiting van het landbouwverkeer te regelen;
3. dat het niet in deze tijd past om voor een, relatief klein, probleem van enkele ondernemers veel geld uit te geven door een nieuwe parallelweg aan te leggen;
4. dat de burger niet optimaal betrokken is bij de keuze voor de parallelweg; deze parallelweg maakte geen onderdeel uit van de keuze tussen het oostelijke en westelijke tracé;
5. dat door de routing van de parallelweg het bosje aan de Bolkhofsweg omringd wordt door infrastructuur. Voorstel van reclamant is om de parallelweg in te tekenen op de voormalige grond van de familie Tekelenburg of om de parallelweg langs de rondweg te laten lopen;
6. dat reclamant zich afvraagt of spreiding van het verkeer over drie wegen, namelijk de Rijksstraatweg, rondweg en parallelweg, daadwerkelijk een oplossing is;
7. dat men bij drukte kiest voor de parallelweg en dat dan ook bestemmingsverkeer voor de westkant van Voorst de parallelweg zal kiezen met sluipverkeer tot gevolg;
8. dat reclamant zich afvraagt welk bestemmingsverkeer van de parallelweg gebruik mag maken;
9. dat overlast van de parallelweg ter hoogte van de Bolkhofsweg en restaurant Stichting DOE ontstaat. De dorpsvisie geeft echter aan dat Voorst juist recreatief aan de weg moet timmeren en dat de Bed&Breakfasts en campings in Voorst daar een behoorlijke bijdrage aan leveren.

Samenvatting zienswijze hogere grenswaarde

10. De communicatie over het toevoegen van de parallelweg bevreemd reclamanten;
11. Reclamanten verwachten geluidhinder van de parallelweg;
12. Reclamanten maken bezwaar tegen het niet nemen van maatregelen voor geluid op de parallelweg;
13. Reclamanten bevreesde zich over de argumenten voor de locatiekeuze van de parallelweg;
14. Reclamanten treden graag in gesprek om over de parallelweg van gedachten te wisselen.

Beoordeling

Ad 1.

In het IP is ruimte voor de parallelweg gemaakt door een deel van het bosje aan de Bolkhofsweg te verplaatsen. Hierdoor is de parallelweg qua ligging ten opzichte van het ontwerp IP iets gewijzigd zodat deze verder van het huis van reclamant komt af te liggen. Het mitigatieplan voor de kamsalamander dat in het kader van de Natuurtoets is opgesteld, is

aangepast op voornoemde aanpassing (zie hiervoor bijlage 10 bij het IP). , Tevens zijn alle overige onderzoeken, voor zover noodzakelijk, hierop aangepast.

Ad 2.

De omvang van de problematiek in Voorst wordt voornamelijk bepaald door de hoeveelheid doorgaand verkeer (85%), dat gebruik maakt van de route door Voorst. Eén van de doorgaande verkeersstromen door het dorp Voorst betreft het landbouwverkeer. In het kader van de doelstelling om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorst te verbeteren, willen wij het landbouwverkeer – naast het overige doorgaande verkeer – zoveel mogelijk uit Voorst weren. Het toestaan van landbouwverkeer op de rondweg is niet in het belang van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de rondweg, vanwege de snelheid en het massaverschil (grootte van het voertuig) met het overige verkeer. Het uitgangspunt bij provinciale wegen is dan ook het scheiden van deze verkeersstromen. Bij aanleg van een volledige parallelweg, wordt de kern van Voorst zoveel mogelijk ontlast van landbouwverkeer en overig verkeer. Helemaal ontlasten van de kern lukt echter niet. Het verplaatsen van agrarische bedrijven biedt geen soelaas voor het doorgaande landbouwverkeer. Immers, in de directe omgeving van Voorst liggen veel agrarische percelen. Ook is het verplaatsen van bedrijven erg kostbaar. Voor een verdere onderbouwing ten aanzien van de parallelweg wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze zienswijzennota.

Ad 3.

Zie voor de overwegingen om een parallelweg langs het *volledige* tracé van de westelijke rondweg aan te leggen, paragraaf 2.2 van deze nota.

Ad 4.

Tijdens de opstelling van het IP heeft de provincie Gelderland diverse malen bewoners en andere belanghebbenden geïnformeerd over de stand van zaken en betrokken bij het planvormingsproces. Hiermee heeft de provincie Gelderland inzicht gegeven in de procedures die nodig zijn om de rondweg te realiseren, uitleg gegeven over de nieuwe rondweg N345 en het wegontwerp van de nieuwe rondweg N345 verbeterd door suggesties uit de omgeving. Dit is gebeurd door middel van (inloop)bijeenkomsten, de projectwebsite, digitale mailings en advertenties in de lokale media. In hoofdstuk 9 van de Toelichting op het ontwerp IP is een overzicht opgenomen van alle momenten waarop bewoners en andere participanten zijn betrokken bij het besluitvormingsproces.

In het voorontwerp inpassingsplan is de parallelweg opgenomen. Dit plan is conform de Wet op de ruimtelijke ordening afgestemd met de medebestursorganen en de wettelijke adviseurs om advies in te winnen. Met het ter inzage leggen van het ontwerp inpassingsplan is eenieder in de gelegenheid gesteld om kennis te nemen van het ontwerp inpassingsplan en zijn of haar zienswijze in te brengen. Ten tijde van de terinzagelegging heeft een informatieavond plaatsgevonden waarin de plannen zijn toegelicht.

Ad 5.

De aansluiting van de parallelweg op de Bolkhofsweg is juist ten noorden van de woning aan de Bolkhofsweg 1 gelegd om het voortplantingsgebied van de kamsalamander in het bestaande bosje aan de Bolkhofsweg zoveel mogelijk te ontzien. Het is niet mogelijk om de parallelweg langs de hoofdweg door het bosje te laten lopen. Het aantasten van het bosje leidt tot schade aan het voortplantingsgebied van de kamsalamander.

Daarnaast kunnen de woningen aan de Enkweg 47 en 49 behouden blijven door de gekozen ligging van de parallelweg. Waarbij nog wordt opgemerkt dat de parallelweg zorgvuldig is

ingepast en het karakter van de Enk en de zichtlijnen zijn behouden. Ook voor de kamsalander worden passen mitigerende maatregelen worden genomen.

Naar aanleiding van de zienswijze is, in overleg met reclamanten, getracht om de parallelweg verder van de woning van reclamanten af te leggen. Door het ontwerp aan te passen komt de parallelweg ca. 15 meter verder van de woning af te liggen. Voor reclamanten betekent dit dat de parallelweg op ca. 40 meter van hun huis is geprojecteerd.

Deze gewijzigde situering van de parallelweg houdt een aantal wijzigingen in voor het ontwerp IP. Vanwege de verschuiving van de parallelweg (bestemming "Verkeer") in noordelijke richting, verschuift ook de natuurcompensatie in noordelijke richting (bestemming "Natuur") vanwege de doorsnijding van de landbiotop van de kamsalamander. Dat deel van de natuurcompensatie zal aan de noordkant van het bosje worden gerealiseerd, tussen de nieuwe rondweg, het terrein van Enkweg 49 en het bestaande bosje.

Ad 6.

Rijksstraatweg, rondweg en parallelweg hebben alle een andere verkeersfunctie. Door functies te scheiden ontstaat er een veilige en toekomstvaste oplossing voor het verkeerssysteem rond Voorst.

Ad 7.

De N345 rondweg Voorst zal voornamelijk gebruikt worden door doorgaand verkeer, de Rijksstraatweg en de parallelweg door bestemmingsverkeer en landbouwverkeer. De wegen worden ingericht volgens de ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig' ingerichte wegen, behorend bij de beoogde verkeersstromen. Op de rondweg zal een snelheidsregime van 80 km per uur gelden en op de parallelweg 60 km per uur. De uitgevoerde onderzoeken wijzen uit dat op deze manier de huidige knelpunten ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorst kunnen worden opgelost en dat daarmee de doorstroming op de rondweg gegarandeerd is. De onderzoeken geven geen aanleiding te veronderstellen dat de parallelweg gebruikt zal worden door sluipverkeer.

Ad 8.

De parallelweg wordt ingericht als openbare weg, waardoor in principe alle verkeer van de weg gebruik mag maken. Het zal dan gaan om een mix van licht gemotoriseerd verkeer, zwaar verkeer, landbouwverkeer, fietsers en voetgangers.

Ad 9.

De aanleg van een nieuwe westelijke rondweg inclusief parallelweg heeft, naast een mogelijk beperkt negatief effect op de omgeving van de rondweg, voornamelijk positieve effecten (zie Robuustheidsanalyse). De leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorst verbeteren aanmerkelijk. Dit biedt kansen voor een aantrekkelijk centrumgebied in Voorst en recreatieve mogelijkheden. Door aanpassing van het tracé van de parallelweg zoals hiervoor onder ad 5 aangegeven, vermindert de overlast verder.

Ad. 10

Zie Ad 4.

Ad 11.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant als gevolg van de parallelweg ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt. Hiermee zijn maatregelen niet noodzakelijk.

Ad 12.
Zie ad 11.

Ad 13.
Zie ad 5.

Ad 14.
Dit gesprek heeft plaatsgevonden.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant genoemd onder 1 wordt, ter plaatse van de Bolkhofsweg 1, de bestemming "Verkeer" 15 meter naar het noorden verschoven. De plangrens, de ligging van de bestemming "Verkeer" en de bestemming "Natuur" wijzigen hierdoor.

3.2 Reclamant genoemd onder 2

Samenvatting

In de zienswijze wordt aangegeven:

1. dat reclamant graag zou zien dat langs de noordkant van de rondweg, tussen de noordelijke rotonde en de Klarenbeekseweg, lage beplanting komt in plaats van bomen, om geen productief land kwijt te raken door schaduw;
2. dat indien lage beplanting geen optie is, of bij het toekennen van een vergoeding daarmee rekening wordt gehouden;
3. dat indien de provincie het perceel van Klarenbeekseweg 29 koopt, de weg zo kan komen te liggen dat de oude boomgaard gespaard kan worden.

Beoordeling

Ad 1.

Het noordelijk deel van de rondweg doorsnijdt het landgoed Beekzicht. Er is bij de totstandkoming van dit IP extra aandacht besteed aan het zorgvuldig inpassen van de weg in het landgoed. Om aan te sluiten bij de kenmerken van het landgoed, is in het IP gekozen voor laanbeplanting (bomen) ten noorden van de rondweg, tussen de noordelijke rotonde en de Klarenbeekseweg. Daarbij ontstaat vanaf de weg een uitzicht op de omgeving. Met lage beplanting wordt aansluiting op het landgoed evenals uitzicht op de omgeving niet bereikt. Het plaatsen van bomen levert weliswaar meer schaduw op, maar heeft vanuit landschappelijk oogpunt de voorkeur boven lage beplanting.

In het landschapsplan zijn deze bomenrijen en andere landschappelijke inpassingsmaatregelen opgenomen. Deze maatregelen zijn essentieel voor een goede landschappelijke inpassing van de rondweg. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP.

Ad 2.

Reclamant kan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 3.

Ten behoeve van de aansluiting voor fietsers van de Klarenbeekseweg op de parallelweg is verlegging van een deel van de Klarenbeekseweg voorzien. Dit gaat ten koste van een deel van de huidige boomgaard ter hoogte van Klarenbeekseweg 30. Het is niet mogelijk gebleken om de boomgaard, die onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), in zijn geheel te sparen. Deze verlegging is nodig om ruimte te maken voor de fietstunnel onder de rondweg door.

Gezien de ligging van het perceel aan de Klarenbeekseweg 29 en de positie van de bebouwing op dat perceel, is een iets zuidelijkere ligging van de fietstunnel en de aansluiting met de parallelweg niet mogelijk. Daarom is gekozen voor het gebruiken van een deel van de huidige boomgaard. Voorts vindt compensatie plaats, direct aansluitend aan de bestaande boomgaard. Aankoop van het perceel aan de Klarenbeekseweg 29 staat niet in verhouding tot het verlies van een klein stukje boomgaard en is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.3 Reclamant genoemd onder 3

Samenvatting

In de zienswijze wordt verzocht:

1. rekening te houden met de verkeersveiligheid voor fietsers en scootmobielen door een breedte van 4 meter voor de parallelweg aan te houden met een verharde berm aan beide zijden van 2 meter breed, uitgevoerd in grasbeton stenen.
2. om voor de hellingshoek van de onderdoorgang en het viaduct naast fietsers ook rekening te houden met scootmobielen, conform de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW uit 2006.
3. om, indien verlichting wordt aangelegd, deze verlichting zó te plaatsen dat ook de parallelweg wordt aangelicht.

Beoordeling

Ad 1.

In het IP is de parallelweg opgenomen binnen de bestemming "Verkeer". In het IP is de breedte van de parallelweg niet vastgelegd. Het technische wegontwerp van de parallelweg gaat uit van een wegbreedte van 4,5 meter en aan weerszijden een berm van 2 meter met daarbinnen een halfverharding van 60 cm. Het IP biedt voor een dergelijke inrichting voldoende ruimte binnen de verkeersbestemming. Het ontwerp voldoet aan de gestelde richtlijn voor parallelwegen als erftoegangsweg.

Ad 2.

Bij het bepalen van de grenzen van de bestemming "Verkeer" is gezien welke ruimte nodig is voor een fietstunnel met een acceptabele hellingshoek van maximaal 4%. Hiermee is in het IP rekening gehouden. Uit het wegontwerp blijkt dat een acceptabele hellingshoek maximaal 4% ruimtelijk is in te passen. Hiermee wordt voldaan aan richtlijnen voor het ontwerp van fietstunnels.

Ad 3.

In het IP wordt openbare verlichting van de rondweg mogelijk gemaakt. In dit plan is echter niet vastgelegd waar en op welke wijze verlichting wordt aangelegd. Dit zijn aspecten die bij de daadwerkelijke uitvoering aan de orde komen.

De provincie Gelderland hanteert als uitgangspunt dat bij de aanleg van de rondweg zorgvuldig wordt omgegaan met verlichting. Dit om lichtverstrooiing naar het omliggende landschap en de natuur zoveel mogelijk te beperken. Langs de rondweg wordt alleen verlichting aangelegd op die plaatsen, waar dat uit verkeersveiligheidsoverwegingen gewenst is. Daarvan is in ieder geval sprake bij de nieuwe rotondes en ter plaatse van de noordelijke entree. Ook wordt de fietstunnel in de Klarenbeekseweg verlicht, evenals het viaduct in de Enkweg. Op de parallelweg is geen verlichting voorzien.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.4 Reclamant genoemd onder 4

De zienswijze is gericht op zowel het ontwerp IP als het ontwerp Besluit hogere waarden. Aangezien in de zienswijze de procedures niet eenduidig zijn onderscheiden, wordt de gehele zienswijze ook in de procedure van het IP betrokken.

Samenvatting

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. reclamant een toename van de geluidshinder verwacht, omdat in de toekomstige situatie aan meerdere zijden van de woning verkeer zal rijden. De afwezigheid van een geluidswal ter hoogte van de woning wordt betreurd en het is moeilijk voor te stellen dat doortrekken van de geluidswal ter hoogte van de woning weinig tot geen voordeel oplevert. Daarom wordt verzocht de reeds geplande geluidswal door te trekken tot de woning van reclamant;
2. indien doortrekken van de geluidswal niet mogelijk is, reclamant verzoekt alsnog te bekijken welke andere mogelijkheden er zijn om de te verwachten geluidsoverlast te verminderen;
3. reclamant de kosten van isolatie tegen geluid inventariseert en vraagt of de provincie de kosten hiervan op zich kan nemen;
4. reclamant de wenselijkheid van beplanting tussen de woningen en de weg graag ziet vertaald in een juridisch afdwingbare voorwaarde;
5. reclamant van plan is om een verzoek om planschadevergoeding in te dienen vanwege de daling van de woningwaarde;
6. reclamant wordt geconfronteerd met een sterke toename van licht in de avond en nachtperiode, doordat autolampen in de woning schijnen;
7. reclamant vreest voor een zeer ongezond woonklimaat door toename van fijnstof en stank en vraagt of hier afdoende onderzoek naar is gedaan;
8. reclamant voorstelt de woning aan de provincie te verkopen.

Beoordeling

Ad 1.

De geluidsafscherming is bedoeld om de geluidsbelasting van de nieuwe rondweg te verminderen. Deze rondweg houdt op bij de rotonde. Verder doortrekken van de geluidsafscherming heeft geen akoestisch effect, minder dan 0,5 dB. De kosten van deze extra meters wegen niet op tegen het voor mensen niet waarneembare effect. Dit is de afweging in het kader van de Wet geluidhinder. In het kader van het IP is de wal doorgetrokken richting de rotonde. Deze wal zat reeds in het technisch ontwerp en het landschapsplan maar die is nu ook in het IP opgenomen. De wal is opgenomen om lichtverstrooiing vanaf de rotonde te voorkomen en de privacy van de tuin en woning te waarborgen met name voor de woning aan de Rijkstraatweg nr. 188.

Deze grondwal sluit aan op de geplande geluidwal (2 meter hoog) en loopt richting de Rijkstraatweg af naar 0,5 meter. De wal is opgenomen in het landschapsplan dat onderdeel uitmaakt van het IP. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP.

Ad 2.

Naast de akoestisch noodzakelijke geluidswallen die in het IP zijn opgenomen en het doortrekken van de geluidswal tot de Rijksstraatweg, zoals hierboven besproken, wordt stil asfalt toegepast om de geluidsbelasting te verlagen. Ook het gebruik van stil asfalt is opgenomen in het IP. Andere mogelijkheden, zoals verhogen van de wal of het toepassen van geluidschermen stuiten op bezwaren van financiële danwel landschappelijke aard.

Ad 3.

Deze zienswijze richt zich niet op het IP als zodanig maar op maatregelen na het onherroepelijk worden van de beschikking hogere waarden.

Wanneer het IP onherroepelijk is, zal er voor woningen waarvoor een hogere grenswaarde is verleend onderzoek gedaan worden of er voldaan wordt aan het wettelijke binnenniveau. Indien dit niet het geval is, zullen er maatregelen aan de woning op kosten van de provincie getroffen worden.

Ad 4.

In het landschapsplan is als maatregel voor een goede landschappelijke inpassing ondermeer het doortrekken van de grondwal opgenomen. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP.

Voor de overige inpassingsmaatregelen, zoals de in de zienswijze genoemde beplanting tussen de woning en de weg, geldt dat de provincie de intentie heeft om deze uit te voeren. Dit maakt echter geen onderdeel uit van dit IP en is geen essentiële maatregel voor een goede landschappelijke inpassing. Wanneer op minnelijke en redelijke wijze over de betreffende grond kan worden beschikt, zal deze aangewend worden voor de landschappelijke inpassing zoals verwoord in het landschapsplan.

Ad 5.

Reclamant kan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 6.

Zie ad 1. De opgenomen grondwal voorkomt lichthinder door koplampen van voertuigen op de rotonde. Ook ontnemt de wal het zicht op de woning en tuin vanaf de weg en omgekeerd.

Ad 7.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, dat voor het IP is uitgevoerd, volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof en NO₂ in de omgeving van Voorst ruimschoots beneden de wettelijke norm liggen. De bijdrage van het wegverkeer op de rondweg zorgt voor een minimale toename van de concentratie fijnstof en NO₂. Ook na de aanleg van de rondweg wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke norm voor luchtkwaliteit.

Ad 8.

Aankoop van de woning van reclamant door de provincie is niet aan de orde, omdat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft. Mocht er toch sprake zijn van schade die voor vergoeding in aanmerking komt, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende zienswijzennota.

Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. In het landschapsplan is een grondwal opgenomen die aan sluit op de geplande geluidwal (2 meter hoog) en afloopt richting de Rijksstraatweg naar 0,5 meter.

3.5 Reclamant genoemd onder 5

Het bezwaar richt zich tegen het vaststellen van hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder. Dit is een procedure die los van het IP wordt gevoerd. In de zienswijze is echter het zaaknummer van het IP vermeld. Gelijktijdig met de mogelijkheid van het indienen van zienswijzen op het IP, bestond de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op de ontwerp beschikking voor het verlenen van hogere waarden. Hieronder vindt de inhoudelijke behandeling van de zienswijze plaats. In paragraaf 3.27 is de (later verstuurde) aanvulling op deze zienswijze opgenomen en beoordeeld.

Samenvatting

In de zienswijze:

1. wordt bezwaar gemaakt tegen het vaststellen van hogere waarden voor de geluidsbelasting op de panden Rijksstraatweg 32 en 49 wegens aantasting van waarde, woongenot en mogelijkheden van gebruik. Voor nr. 32 geeft reclamant aan dat adequate voorzieningen voor € 10.000 niet onderbouwd zijn.
2. wordt aangegeven dat voor nr. 49 er zorgen zijn over het behoud van de exploitatie van het ensemble van een camping, een agrarisch bedrijf en een eenvoudige toeristische voorziening op een historisch en ecologisch bijzondere locatie. De beleefbaarheid van het ensemble van nr. 49 zou sterk verbeteren met een maximale snelheid van 50 km/uur . De argumentatie voor 80 km/uur is erg zwak.
3. wordt aangegeven dat de bestaande geluidsbelasting op de panden Rijksstraatweg 34 en 36 zonder aanvullende geluidwerende maatregelen toeneemt.
4. wordt aangegeven dat bij het landschappelijk inpassen van de rondweg ter hoogte van de woningen aan Rijksstraatweg 32 en 49 gekeken kan worden naar een vormgeving die ook de geluidsbelasting vermindert.
5. wordt verzocht om te voorzien in een vergoeding van de te lijden schade voor Rijksstraatweg 32, 49, 34 en 36.

Beoordeling

Ad 1.

Het bedrag van € 10.000 euro komt voort uit de ervaring die wij hebben met de gemiddelde kosten voor het geluidsisoleren van woningen. Uw woning is geen gemiddelde woning waardoor kosten hoger uit kunnen vallen. Echter dan wegen de kosten nog steeds niet op tegen de kosten van een geluidscherm, die circa € 120.000 bedragen.

De woning aan de Rijksstraatweg 32 heeft een gecumuleerde geluidsbelasting zonder aftrek ex art. 110g van de Wet geluidhinder van 54 dB. Het wettelijke binnenniveau bedraagt voor deze woning 33 dB waardoor er een gevelwering van 21 dB moet zijn. Het bouwbesluit geeft aan dat elke woning een minimale geluidswering van 18-20 dB heeft. Als er al sprake zal zijn van een overschrijding van het wettelijke binnenniveau dan zal dit zeer beperkt zijn, waardoor ook de kosten voor maatregelen zeer beperkt zullen zijn. Het vaststellen van de hogere grenswaarden vormt dan ook geen bezwaar.

Ad 2.

De geluidsbelasting op de begane grond van de woning aan de Rijksstraatweg 49 neemt, na maatregelen, niet toe, zodat gesteld wordt dat de milieusituatie op de camping niet verslechtert. Er verandert daarmee niets aan de exploitabele situatie van de camping.

Het verlagen van de snelheid is als maatregel afgewogen. Maatregelen om de snelheid van het verkeer te verlagen van 80 naar 50 of 60 km/u zijn niet mogelijk omdat de nieuwe rondweg dan verandert van een gebiedsontsluitingsweg in een erftoegangsweg of een weg binnen de bebouwde kom. De rondweg is qua verkeer een belangrijke gebiedsontsluitingsweg waardoor een functiewijziging stuit op verkeerskundige bezwaren (zie paragraaf 2.3).

Ad 3.

Voor de woningen aan de Rijksstraatweg zijn de resultaten in bijlage 3 van het akoestisch onderzoek opgenomen. In deze bijlage kan worden nagegaan dat voor de woningen aan de Rijksstraatweg 34 en 36 een afname van de geluidsbelasting optreedt van maximaal 2 dB respectievelijk 3 dB. De geluidbelasting neemt niet toe, maar juist af.

Ad 4.

Zoals in de overweging in het hogere grenswaarde beschikking reeds aangegeven staat, stuit geluidsafscherming op bezwaren. Landschappelijke inpassing zoals realisatie van groen heeft geen invloed op de geluidsbelasting. Aanvullende geluidmaatregelen zijn dan ook niet verder overwogen.

Ad 5.

Nadat het IP onherroepelijk is geworden kan een eventuele aanvraag om planschade plaatsvinden, waarbij de beoordeling omtrent waardevermindering van de woning of andere financiële schade aan de orde kan komen, zie hiervoor paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.6 Reclamant genoemd onder 6

Samenvatting

In de zienswijze wordt aangegeven:

1. dat er zorgen zijn over de toename van geluidsbelasting op het Natuurkampeerterrein De Haverkamp aan de Hooistraat 8 te Voorst. Reclamant vraagt zich af of het Natuurkampeerterrein in de nieuwe situatie erkend kan blijven als Natuurkampeerterrein. Daarbij geeft reclamant aan betere kansen te zien voor het voortbestaan van het Natuurkampeerterrein als de verdiepte rondweg circa 100 meter verder doorloopt tot aan de geluidswal ten noorden van de Enkweg;
2. dat door het gebruik van speciaal asfalt waarschijnlijk een geluidsreductie kan optreden.

Beoordeling

Ad 1.

Om een idee te krijgen van de geluidsbelasting vanwege de rondweg ter hoogte van de natuurcamping is het geluidsniveau op de camping bepaald. Er is een rekenpunt neergelegd ter hoogte van de sanitaire voorzieningen die het dichtst bij de toekomstige rondweg zijn gelegen. De afstand tot de rondweg bedraagt circa 640 meter. De berekeningen zijn uitgevoerd op 1,5 meter hoogte. De geluidsbelasting als gevolg van de rondweg bedraagt 32 dB. Dit is een zeer lage geluidsbelasting, die te vergelijken is met de geluidsbelasting in een bibliotheek. Voor stiltegebieden in Gelderland wordt gestreefd naar een geluidsbelasting van 40 dB. Gezien de lage geluidsbelasting vanwege de rondweg op de natuurcamping zijn de akoestische consequenties voor de natuurcamping verwaarloosbaar. Er worden daarom ook geen maatregelen, zoals het verder verdiept aanleggen van de rondweg, getroffen.

Ad 2.

Het wegdek van de rondweg bestaat uit een 'stil' wegdek. Hiervoor wordt op de nieuw aan te leggen rondweg het stilste type asfalt dat voor dergelijke wegen beschikbaar is, gebruikt. Het gebruik van dit stille asfalt is opgenomen in het IP N345 rondweg Voorst.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.7 Reclamant genoemd onder 7

Samenvatting

In de zienswijze worden zorgen geuit over het geluid van de westelijke rondweg om Voorst en de gevolgen voor natuurkampeerterrein de Haverkamp. Een toename van verkeerslawaaï op de achtergrond wordt door gasten van natuurkampeerterreinen als niet passend genoemd voor een natuurkampeerterrein. Hierdoor is het mogelijk dat de erkenning van de camping als natuurkampeerterrein wordt ingetrokken. Daarom wordt gevraagd om doortrekking van de verdiepte ligging van de rondweg tot aan de geluidswal ten noorden van de Enkweg, zodat geen open stuk ontstaat tussen de camping en de rondweg.

Beoordeling

Ad 1.

Zie voor de beoordeling de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd in paragraaf 3.6 sub 1.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.8 Reclamant genoemd onder 8

Reclamant heeft tevens een zienswijze ingediend tegen de ontwerp beschikking hogere waarden. Aangezien voor de woning van reclamant geen hogere waarde is verleend, is reclamant geen belanghebbende in het kader van die procedure. De zienswijze van reclamant is daarom alleen beoordeeld in het kader van de procedure van het IP.

Samenvatting

In de zienswijze is aangegeven, dat:

1. de provincie in communicatief opzicht een actievere rol had moeten spelen, bij de wijziging van het tracé voor de nieuwe rondweg in westelijke richting over de eigendommen van reclamant;
2. de wijziging van het tracé leidt tot een ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat van reclamant;
3. door de wijziging van het tracé het agrarisch bedrijfsperceel in twee 'eilandjes' wordt gedeeld, waardoor een doelmatig gebruik niet meer aan de orde is. Daarom wordt verzocht om het tracé meer in oostelijke richting te verschuiven, zodanig dat de bedrijfseconomische schade voor zijn eigen bedrijf en die van de buurman tot een minimum wordt beperkt;
4. niet duidelijk is of de weg verdiept wordt aangelegd of dat ter plaatse van het perceel van reclamant een geluidswal wordt aangelegd;
5. de woningen Hezeweg 6 en 8 ten onrechte niet zijn opgenomen als woningen waar sprake is van een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB en dat de herschreven deelnotitie "IP N345 Rondweg Voorst, akoestisch onderzoek" van 8 mei 2013 niet ten grondslag kan worden gelegd aan de aanvraag voor hogere waarden;
6. reclamant voldoende moet worden gecompenseerd voor de door hem te leiden financiële schade.

Beoordeling

Ad 1.

De keuze voor het tracé, de totstandkoming van de wegontwerpen en totstandkoming van het (ontwerp-) IP is zo zorgvuldig mogelijk gecommuniceerd.

Met het organiseren van verschillende inloopavonden, openbaar maken van alle stukken en de mogelijkheden voor eenieder om een zienswijze in te dienen op het ontwerp IP, heeft de provincie hieraan invulling gegeven. De uitbuiging in westelijke richting is ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp IP kenbaar gemaakt, bij onder andere een informatieavond en de gebruikelijke wijze van terinzagelegging.

Ad 2.

De onderzoeken die in het kader van het IP zijn uitgevoerd, zijn voor zover noodzakelijk aangepast naar aanleiding van de wijziging van het tracé nabij de Hezeweg. Uit de onderzoeken blijkt dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan waardoor ook na aanleg van de rondweg sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zo worden ter hoogte van de Hezeweg de geluidnormen niet overschreden. Ook wordt er ruimschoots voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit voldaan en zijn de risico's betreffende externe veiligheid laag. In de Robuustheidsanalyse op het MER zijn de effecten van de tracewijziging nader onderzocht.

Ad 3.

Het tracé is ter hoogte van de Hezeweg verschoven in westelijke richting vanwege de ligging van een perceel waar specifieke teelt plaatsvindt die zeer kapitaalintensief is. Aankoop van dit perceel zou zeer kostenverhogend werken op de aanleg van de rondweg. De verschuiving van het wegtracé leidt tot een hogere geluidsbelasting op de woningen aan de westzijde van het tracé. Deze geluidsbelasting blijft echter onder de normen van de Wet geluidhinder. Ook leidt de wijziging tot doorsnijding van andere percelen en tot versnippering van het perceel van Reclamant. In de robuustheidsanalyse op het MER is uitgebreid aandacht besteed aan deze aanpassing. De provincie heeft, alles overwegend, besloten om de kapitaalintensieve teelt zoveel mogelijk te ontzien en het tracé van de weg in westelijke richting op te schuiven. Hier ligt een zorgvuldige afweging aan ten grondslag. De provincie vindt de effecten van de wijziging van het tracé acceptabel.

Ad 4.

De rondweg wordt ter hoogte van het perceel van reclamant niet verdiept aangelegd. Ook is er geen geluidswal voorzien. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de woning voldoet aan de voorkeursgrenswaarde na het toepassen van stil asfalt waarmee verdere maatregelen (geluidswal) niet noodzakelijk zijn.

Ad 5

In de berekeningen van het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het IP is uitgegaan van de gewijzigde situering van de weg waarbij het tracé dichterbij de woning van reclamant is komen te liggen. In figuur 3.1 is abusievelijk het oude ontwerp gebruikt. In bijlage 2 van het akoestisch onderzoek zijn echter de afdrukken van het rekenmodel opgenomen waaruit de geluidsbelasting volgt. Hieruit blijkt dat bij de geluidsberekeningen uitgegaan is van de correcte ligging van de weg, dichterbij de woning van reclamant. De berekende geluidsbelastingen zijn daarmee juist. Uit deze berekening volgt dat de woningen aan de Hezeweg 6 en 8 geen geluidsbelasting zullen ondervinden welke hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Naar aanleiding van deze zienswijze is figuur 3.1 van het akoestisch onderzoek aangepast. Hiermee kan het akoestisch onderzoek ten grondslag liggen aan het IP.

Ad 6.

Reclamant kan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het IP. Wel wordt figuur 3.1 zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage 4 bij het IP is gevoegd, aangepast.

3.9 Reclamant genoemd onder 9

Reclamant heeft ook een zienswijze ingediend tegen de ontwerp beschikking hogere waarden. De overwegingen naar aanleiding van die zienswijze kunt u terugvinden in hoofdstuk 6 onder 2. van de beschikking hogere waarden.

Samenvatting

In de zienswijze wordt aangegeven:

1. dat door de aanleg van de rondweg de woning van reclamant geen enkele geluidsluwe gevel meer heeft en dat mede door de hogere grenswaarde het woon- en leefklimaat onevenredig en onaanvaardbaar wordt aangetast, dat niet alle geluidbeperkende maatregelen voldoende zijn onderzocht en dat uw cliënt betwijfelt of bij de woningen kan worden voldaan aan een binnenwaarde van 33 dB. Voorts voorziet reclamant een waardedaling van zijn woning;
2. dat reclamant zich niet kan verenigen met het IP dat volgens hen leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de openheid en het afwisselende karakter van het landschap;
3. dat reclamant een verslechtering van de luchtkwaliteit vreest, dat geen adequaat onderzoek naar de luchtkwaliteit is verricht en dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de wachttijden van het verkeer voor de rotonde;
4. dat reclamant vreest voor trillingen vanwege de aanleg en van het wegverkeer over de N345 en de rotonde en dat het gedane onderzoek naar trillingen ondeugdelijk is;
5. dat in het verkeersonderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de economische omstandigheden en de bevolkingskrimp;
6. dat reclamant betwijfelt of kan worden voldaan aan een binnenwaarde van 33 dB, gezien de bouwkundige staat van de woning;
7. dat reclamant twijfelt aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan;
8. dat geen beslissing kan worden genomen tot vaststelling van het thans voorliggende ontwerp zonder aanpassing van het IP conform bovenstaande opmerkingen.

Beoordeling

Ad 1.

Ten behoeve van het opstellen van het IP heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden, zie hiervoor bijlage 4 bij het IP. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de begane grond zowel op de zij- als achtergevel voldoet aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Alleen op de verdieping van de woning is er door de aanleg van de rondweg geen geluidsluwe gevel meer aanwezig.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt voorts dat de totale geluidsbelasting op de woning aanzienlijk afneemt. Op de voorgevel van de woning wordt de geluidsbelasting 52 dB in plaats van de huidige 63 dB vanwege verkeer op de Rijksweg. Op de zijgevel wordt de geluidsbelasting 49 dB in plaats van de huidige 56 dB vanwege verkeer op de Rijksweg en de nieuwe rondweg. De geluidsbelasting op de achtergevel bedraagt in de nieuwe situatie 50 dB vanwege verkeer op de nieuwe rondweg. De totale geluidsbelasting op de woning vermindert daarmee aanzienlijk. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit vanuit akoestisch oogpunt een verbetering van het woon- en leefklimaat.

In het kader van het akoestisch onderzoek zijn verschillende geluidsbeperkende maatregelen onderzocht en beoordeeld op doelmatigheid. In het IP zijn uitsluitend de wettelijk noodzakelijke geluidsmaatregelen geborgd. Hierdoor zijn deze akoestische voorzieningen afdwingbaar. Het gaat hier om de aanleg van een aantal geluidswallen en om het toepassen van stil asfalt. Voor het overige laat het ontwerp IP ruimte voor de realisering van verkeersvoorzieningen e.d.

De aanleg van een geluidswal ter hoogte van de Rijksstraatweg 186 is niet in het ontwerp IP opgenomen. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd in paragraaf 3.4 sub 1. is bezien of een wal ter hoogte van de Rijksstraatweg 188 (ter hoogte van rotonde), niet alleen in het wegontwerp, maar ook in het IP een plek moet krijgen. Nu het nadrukkelijk de intentie is om deze wal te realiseren vanuit een goede ruimtelijke ordening (de korte afstand tussen de betreffende woning en de nieuwe rondweg, lichthinder), is er alsnog voor gekozen om de grondwal tot aan de rotonde op te nemen in het IP. Dit is gedaan door het landschapsplan waarin de wal is opgenomen, afdwingbaar op te nemen in het IP.

De keuze voor een maximumsnelheid van 80 km per uur op de Rijksstraatweg ten zuiden van de rotonde en op de rondweg is gemaakt op basis van verkeerskundige gronden. De weg ligt buiten de bebouwde kom, heeft de status gebiedsontsluitingsweg (is geen erftoegangsweg) en wordt ook als zodanig ingericht. Volgens het provinciaal beleid is de maximumsnelheid op een dergelijke weg 80 km per uur (zie paragraaf 2.3).

Ten aanzien van de vermeende waardedaling van de woning, kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 2.

De provincie hecht groot belang aan een goede landschappelijke inpassing van de weg. Dit heeft geleid tot een landschapsplan, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij het huidige landschap. Het omliggende landschap wordt gekenmerkt door afwisseling van openheid en beslotenheid. Dit is vertaald naar de landschappelijke inpassing van de weg door een mix van openheid en zichtlijnen tegenover beslotenheid en afscherming van de rondweg. Daarmee is de landschappelijke inpassing afgestemd op de aanwezige afwisseling in het omliggende landschap. Ondanks de zorg die is besteed aan de landschappelijke inpassing, kan niet worden voorkomen dat het uitzicht van reclamant gaat veranderen.

Ad 3.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, dat in het kader van het IP is uitgevoerd, volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof en NO₂ in de omgeving van Voorst ruimschoots beneden de wettelijke norm liggen. De bijdrages van het wegverkeer op de rondweg zorgen voor een minimale toename van de concentratie fijnstof en NO₂. Ook na de aanleg van de rondweg wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke norm voor luchtkwaliteit.

In tegenstelling tot hetgeen reclamant beweert, heeft wel degelijk adequaat onderzoek naar de luchtkwaliteit plaatsgevonden. In het onderzoek zijn berekeningen gedaan volgens de landelijk geldende voorschriften voor luchtkwaliteitsonderzoek, waarbij rekening is gehouden met de verkeersintensiteiten en afwikkeling van verkeer op kruispunten en rotondes. Reclamant geeft geen reden aan waarom het luchtkwaliteitsonderzoek niet adequaat zou zijn.

Ad 4.

Er is onderzoek naar trillingen gedaan. Daaruit blijkt dat de afstand van de woningen tot de N345 zodanig is dat trillingshinder als gevolg van wegverkeer op voorhand is uitgesloten. Reclamant geeft geen onderbouwing waarom naar zijn mening het onderzoek naar trillingen ondeugdelijk is.

Ad 5.

Voor een onderbouwing van de gebruikte verkeerscijfers in het verkeersonderzoek, wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze nota. Het verkeersmodel is geactualiseerd waarbij o.a. rekening is gehouden met de economische ontwikkelingen en de bevolkingskrimp (zie Robuustheidsanalyse).

Ad 6.

Deze zienswijze richt zich niet op het IP als zodanig maar op maatregelen na het onherroepelijk worden van de beschikking hogere grenswaarden.

Na het onherroepelijk worden van het IP doet de provincie voor woningen waarvoor een hogere waarde is verleend, onderzoek of er voldaan wordt aan het wettelijk binnenniveau. Indien dit niet het geval is, zullen er maatregelen aan de woning getroffen worden, op kosten van de provincie. Voor de woning van de reclamant geldt dat de geluidsbelasting binnen de woning, het binnenniveau, ten hoogste 33 dB mag bedragen.

Ad 7.

Bij de raming van de kosten voor de N345 rondweg Voorst is niet alleen rekening gehouden met aanleg van de rondweg, maar ook met kosten van landschappelijke inpassing, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van planschade. Daarvoor is door Provinciale Staten (PS) 27 miljoen euro gereserveerd. Bij het vaststellen van dit plan zal tevens een uitvoeringsbudget beschikbaar worden gesteld. Op grond van de huidige raming kan het IP worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget. Het IP is daarmee economisch uitvoerbaar.

Ad 8.

Zienswijzen kunnen aanleiding zijn voor een gewijzigde vaststelling van het IP door PS. De zienswijze van onderhavige reclamant geeft echter geen aanleiding het IP gewijzigd vast te stellen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het IP.

3.10 Reclamant genoemd onder 10

Samenvatting

In deze zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. reclamant graag ziet dat het nieuwe wegdeel waarmee het weggetje De Riete wordt verbonden met de Tuinstraat, wordt voorzien van verlichting;
2. reclamant in verband met de veiligheidsperceptie in de fietstunnel in de Klarenbeekseweg graag meerdere verlichtingspunten ziet, aangevuld met cameratoezicht;
3. wat reclamant betreft, de herinrichting van de weg in het dorp integraal onderdeel van het project is met het oog op het stimuleren van de economische vitaliteit van het dorp en dat de provincie dit alleen kan waarborgen door in te staan voor de financiering van de herinrichting;
4. de parallelweg langs het tracé voldoende breed moet zijn zodat tegemoetkomend landbouwverkeer elkaar kan passeren (meer dan 4,5 meter en met graskeien);
5. reclamant graag ziet dat het oostelijke fietspad aan de noordzijde van het plangebied (tussen camping De Adelaar en de kom van het dorp) wordt uitgevoerd als tweerichtingen fietspad. Indien dit niet mogelijk is vraagt reclamant om het fietspad aan de westzijde breder uit te voeren dan nu het geval is;
6. reclamant graag ziet dat het oostelijke fietspad aan de zuidzijde van het plangebied, tussen de kom van het dorp en het treinstation, wordt uitgevoerd als tweerichtingen fietspad. Indien dit niet mogelijk is, vraagt reclamant om het fietspad aan de westzijde breder uit te voeren dan nu het geval is;
7. reclamant graag ziet dat het westelijke fietspad aan de zuidzijde van het plangebied wordt uitgevoerd als tweerichtingen fietspad, zodat fietsers vanuit Empe pas bij de rotonde de N345 hoeven over te steken op weg naar Voorst. Indien dit niet mogelijk is, vraagt reclamant om het fietspad aan de westzijde breder uit te voeren dan nu het geval is.

Beoordeling

Ad 1.

In het IP wordt openbare verlichting van de rondweg mogelijk gemaakt. Niet wordt vastgelegd waar en op welke wijze verlichting zal worden aangebracht. Dit zijn aspecten die bij de daadwerkelijke uitvoering aan de orde komen.

De provincie Gelderland hanteert als uitgangspunt dat bij de aanleg van de rondweg zorgvuldig wordt omgegaan met verlichting. Dit om de lichtverstrooiing naar het omliggende landschap en de natuur zoveel mogelijk te beperken. Langs de rondweg wordt in principe alleen verlichting toegepast op die plaatsen, waar dat uit sociaal- en verkeersveiligheidsoverwegingen gewenst is. Dit is het geval bij de nieuwe rotondes en ter plaatse van de noordelijke entree. Ook zal de fietstunnel in de Klarenbeekseweg worden verlicht en het viaduct in de Enkweg. Vooralsnog is tussen de Riete en de Tuinstraat geen verlichting voorzien.

Ad 2.

De fietstunnel in de Klarenbeekseweg wordt verlicht om de sociale veiligheid van de tunnel te vergroten. Cameratoezicht is niet voorzien.

Ad 3.

Voor het optimaal functioneren van de rondweg is het van belang dat de Rijksstraatweg verkeerstechnisch wordt afgewaardeerd. De Rijksstraatweg moet minder aantrekkelijk worden gemaakt voor doorgaand verkeer. Dit kan heel eenvoudig door fysieke maatregelen te nemen

en een lagere toegestane snelheid in te voeren. Daarnaast leeft de wens bij de gemeente om ook de Rijksstraatweg stedenbouwkundig te herinrichten. De gemeente Voorst werkt momenteel plannen uit om de stedenbouwkundige herinrichting vorm te geven. De herinrichting van de Rijksstraatweg is een verantwoordelijkheid van de gemeente Voorst en maakt geen onderdeel uit van het IP. Over de financiering hiervan zijn de gemeente Voorst en de provincie in overleg, echter er zijn hierover nog geen afspraken gemaakt.

Ad 4.

In het IP wordt de parallelweg aangelegd binnen de verkeersbestemming. In het IP is de breedte van de parallelweg niet vastgelegd. De uiteindelijke inrichting van de parallelweg is een aspect dat bij de uitvoering aan de orde komt.

Het technische wegontwerp voor de parallelweg, zoals dat op dit moment is opgesteld, gaat uit van een wegbreedte van 4,5 meter en aan weerszijden een berm van 2 meter waarbinnen een halfverharding van 60 cm is opgenomen. Een dergelijke inrichting is mogelijk op basis van het IP.

Voor een verdere onderbouwing ten aanzien van de reikwijdte van het IP wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota.

Ad 5.

Om aan deze wens te voldoen is in het plan een fietspad opgenomen dat in beide richtingen bereden kan worden tussen camping de Adelaar en de rotonde.

Ad 6. en 7.

De fietspaden aan de west- en oostzijde van de N345 ten zuiden van de zuidelijke rotonde van het IP, vallen grotendeels buiten het plangebied en dus buiten de scope van het IP. Er is geen aanleiding of noodzaak om deze fietsroutes aan te passen en mee te nemen in het IP.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant genoemd onder 10, hoeft het IP niet te worden gewijzigd. Wel is het wegontwerp aangepast naar aanleiding van deze zienswijze, zodat het fietspad aan de oostzijde van de Rijksstraatweg tussen de camping en de noordelijke rotonde tweezijdig bereden kan worden.

3.11 Reclamant genoemd onder 11

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat vanuit de provincie tot nu toe onvoldoende aandacht besteed is aan bestaande economische activiteiten in de kern Voorst;
2. geeft reclamant aan dat Natuurkampeerterreinen De Haverkamp, Hooistraat 8, Voorst, door toename van geluid de status van Natuurkampeerterrein gaat verliezen en dat het college dient te zorgen voor behoud van de status, door een ongeveer 150 meter langere, verdiepte aanleg van de rondweg met een landschappelijke inpassing en nieuwe landschapselementen;
3. stelt reclamant voor dat de gemeentelijke toeristische bewegwijzering aangepast wordt op basis van de nieuwe rondweg N345. Het platform van reclamant denkt eveneens aan een aanduiding van evenementen en voorzieningen op een digitaal display op een paal bij de twee nieuwe rotondes.

Beoordeling

Ad 1.

Wij betreuren het dat reclamant de indruk heeft dat er onvoldoende aandacht is voor de bestaande economische activiteiten in Voorst. In de besluitvorming rond de rondweg is er wel degelijk aandacht geweest voor de middenstand. De rondweg zorgt voor een sterke afname van het doorgaand verkeer in de kern en biedt daarmee mogelijkheden om de kern een impuls te geven op het gebied van leefbaarheid en recreatie. Ook is aandacht besteed aan de mogelijke negatieve effecten hiervan, zoals inkomstenderving van de middenstand die in meer of mindere mate afhankelijke is van het doorgaande verkeer.

Ad 2.

Zie hiervoor de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd in paragraaf 3.6 sub 1.

Ad 3.

In artikel 4 van de regels van het IP is aangegeven wat binnen de bestemming “Verkeer” aan voorzieningen is toegestaan. Aangegeven is dat straatmeubilair en verkeersvoorzieningen zijn toegestaan tot een hoogte van 3 meter. De digitale display die reclamant voor ogen heeft, is te scharen onder straatmeubilair en is daarmee toegestaan. De aanpassing van de officiële bewegwijzering maakt onderdeel uit van het plan. De voorgestelde recreatieve bewegwijzering en display maken hier geen onderdeel van uit.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het IP.

3.12 Reclamant genoemd onder 12

Reclamant heeft tevens een zienswijze ingediend tegen de ontwerp beschikking hogere waarden. Aangezien voor de woning van reclamant geen hogere waarde is verleend, is reclamant geen belanghebbende in het kader van die procedure. De zienswijze van reclamant is daarom alleen beoordeeld in het kader van de procedure van het IP en behandeld in voorliggende zienswijzennota.

Samenvatting

In de zienswijze:

1. wordt ingegaan op de insteekhaven die op de Klarenbeekseweg is geprojecteerd, die ervoor zorg moet dragen dat verkeer op de Klarenbeekseweg voor de fietstunnel kan keren. Reclamant pleit voor verplaatsing van de insteekhaven in de richting van de fietstunnel, zodat omwonenden minder last hebben van geluidsoverlast en overlast van koplampen als gevolg van kerende voertuigen;
2. wordt aangegeven dat de aan te leggen geluidswal achter de woning van reclamant niet hoog genoeg is om geluidsoverlast te reduceren en dat een geluidscherm van minimaal 5 meter nodig is;
3. geeft reclamant aan dat de woonsituatie door de rondweg drastisch zal veranderen in negatieve zin.

Beoordeling

Ad 1.

Na aanleg van de rondweg en de bijbehorende kunstwerken is de Klarenbeekseweg (vanaf de kern richting de rondweg) een doodlopende weg voor het autoverkeer. Fietzers kunnen gebruik maken van de fietstunnel. Op dit deel van de Klarenbeekseweg (vanaf Voorst) wordt dan ook zeer weinig verkeer verwacht. Het zal uitsluitend bestemmingsverkeer betreffen. De insteekhaven zoals deze langs de Klarenbeekseweg is opgenomen en voorzien van de bestemming "Verkeer", is bedoeld om de bereikbaarheid van de percelen aan de Klarenbeekseweg, voor bijvoorbeeld de huisvuilauto, te garanderen. Geluidsoverlast en overlast van koplampen zal, gezien de uitermate geringe intensiteiten, te verwaarlozen zijn. De locatie van de insteekhaven is gekozen op basis van het landschappelijke element wat nu reeds aanwezig is. Hierdoor valt deze minimaal op in het landschap en sluit het aan bij de gebruiksmogelijkheden van het landbouwperceel.

Ad 2.

Het akoestisch onderzoek is opgesteld volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. Een correctie voor het optrekkende en afremmende verkeer vanwege de rotonde is daarin meegenomen. Uit de resultaten volgt dat door het gebruik van stil asfalt en de aanleg van geluidswallen, de geluidsbelasting op de woning aan de Klarenbeekseweg 20 voldoet aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidshinder. Een hogere geluidsafscherming is daarmee niet nodig en bovendien ongewenst vanuit landschappelijk en financieel oogpunt. Het stille asfalt en de geluidswallen zijn opgenomen in het onderhavige IP.

De beplanting op de wal maakt onderdeel uit van het landschapsplan. Deze maatregel wordt van essentieel belang geacht voor een goede landschappelijke inpassing van de rondweg. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor

gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. Hiermee is vastgelegd dat beplanting op de wal wordt aangebracht.

Ad 3.

De woonomgeving van reclamant zal als gevolg van de toekomstige rondweg veranderen. Echter, zoals hiervoor bij ad 2. is aangegeven, de geluidssituatie blijft binnen de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Het zicht op de weg en vice versa wordt beperkt door de grondwallen die worden aangelegd. Op deze manier blijft naar onze mening ter plaatse van de woning van reclamant sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Mocht reclamant van mening zijn schade te lijden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. In het landschapsplan is de beplanting op de wal opgenomen.

3.13 Reclamant genoemd onder 13

Samenvatting

In de zienswijze:

1. vraagt reclamant zich af hoe volledig het eerste MER is geweest, waarin werd gesproken over 14 hoog-geluidbelaste woningen aan de westzijde van Voorst, terwijl er nu 21 zijn;
2. vraagt reclamant zich af of de oost-variant niet interessanter is aangezien daar minder woningen staan, waarbij wordt aangegeven dat het opmerkelijk is dat gekeken is naar het percentage geluidbelaste woningen en niet naar het aantal woningen;
3. wordt aangegeven dat de hoogte van de geluidswallen niet duidelijk is en hoe dit in de geluidsberekeningen is meegenomen;
4. wordt gevraagd of het MER goed is uitgevoerd en nog voldoet, gezien de toevoeging van de parallelstructuur en de toegenomen lengte van het tracé;
5. suggereert reclamant dat de provincie geld had kunnen besparen door het tracé niet te verlengen en door geen parallelstructuur aan te leggen en wordt gevraagd of deze aanpassingen met het oog op geplande woningbouw in Voorst worden gedaan;
6. stelt reclamant dat het aanpassen van de N345 zoals in de huidige plannen op verschillende plaatsen gebeurt, veel geld kost en vraagt reclamant zich af of niet beter vanaf de kruising met de N790 een weg rechtstreeks naar Zutphen kan worden gelegd, waardoor de dorpen van het verkeer af zijn;
7. vraagt reclamant om een openbare kostenraming van de westelijke rondweg met de extra kosten van de westelijke rondweg en de parallelstructuur, vergeleken met de oostelijke variant;
8. stelt reclamant voor om ter hoogte van de bestaande wegen De Riete en de Kleine Enkweg geen parallelstructuur aan te leggen, maar gebruik te maken van de bestaande wegen;
9. zegt reclamant dat burgers in de praktijk weinig in te brengen hebben omdat de provincie grond aankoopt voordat het IP definitief is en dat het maken van bezwaar wordt afgekocht wanneer grond wordt verkocht aan de provincie;
10. doet reclamant de volgende drie suggesties voor een andere ligging van de parallelweg nabij de Bolkhofsweg (met het oog op de verkeersveiligheid op de Bolkhofsweg en de kruising van de Bolkshofweg met de Enkweg en de omsluiting van het bosje met de kamsalamander):
 - a) gebruik maken van bestaande wegen;
 - b) de parallelweg net als de rondweg onder de Enkweg door leggen en parallel aan de rondweg laten lopen;
 - c) de parallelweg mee laten lopen met de rondweg en net voor de Enkweg iets laten afbuigen en dan de Enkweg over laten steken;
11. uit reclamant tot slot zijn zorgen over het ontstaan van sluipverkeer op de parallelweg.

In een aanvulling op de zienswijze maakt reclamant bezwaar tegen de verdere afbuiging van de rondweg, waardoor de woning van reclamant boven de geluidnorm van 48,5 dB valt. Deze aanvulling is gedateerd op 18 juli 2013. Omdat deze aanvulling na het verstrijken van de termijn is (uiterste datum 11 juli 2013) ontvangen en niet kan worden aangemerkt als nadere onderbouwing van de eerdere zienswijze, wordt deze aanvulling buiten beschouwing gelaten. Inhoudelijk is dit argument beantwoord onder 3.8 ad 5.

Beoordeling

Ad 1.

Het akoestisch onderzoek dat voor het MER gebruikt is, is niet direct vergelijkbaar met het akoestisch onderzoek dat nu ten grondslag ligt aan het IP. Het akoestisch onderzoek dat voor het MER is uitgevoerd, is bedoeld om de oostelijke en westelijke variant van een rondweg op een eenduidige manier te kunnen vergelijken. Daarbij is een andere onderzoeksmethode gebruikt dan voor de uiteindelijke toetsing aan de wet Geluidhinder in het kader van het IP en het hogere grenswaarde besluit. Dit leidt tot verschillen. Ook is na het MER het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. In de robuustheidsanalyse is dit voorkeursalternatief getoetst aan het alternatief dat beschreven is in het MER. De conclusie is dat er geen significant andere milieueffecten zijn. Hiermee kan het MER dienen als onderbouwing van het voorkeursalternatief.

Ad 2.

In het MER is het aantal geluidsbelaste bestemmingen onderzocht. Het aantal geluidsbelaste bestemmingen neemt bij beide rondwegen af ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit wordt veroorzaakt door de verplaatsing van het verkeer van de huidige N345 door Voorst naar de rondweg om Voorst: in het buitengebied zijn er namelijk minder woningen dan in de kern. De westelijke rondweg onderscheidt zich van de oostelijke rondweg door een sterkere afname van het aantal geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting boven de 48 dB (de voorkeurswaarde). De westelijke rondweg is daarom positiever beoordeeld (+/++) dan de oostelijke rondweg (+).

Uit het MER onderzoek volgt dat bij de oostelijke variant meer woningen zijn met een hoge geluidsbelasting dan de westelijke variant. De westelijke variant biedt ook meer mogelijkheden om maatregelen te nemen tegen een hoge geluidsbelasting. Bij de oostzijde stuiten maatregelen op bezwaren van landschappelijk aard. De oostelijke variant kan niet vergeleken worden met de in detail uitgewerkte westelijke variant. Het detailniveau van de twee geluidsonderzoeken voor het MER respectievelijk het IP zijn wezenlijk verschillend. Aansluitend hierop kan aangegeven worden dat de commissie voor de m.e.r. positief heeft geadviseerd over het MER.

Ad 3.

In onder andere bijlage 9 van het akoestisch onderzoek is de hoogte van de geluidsafscherming opgenomen. Uit paragraaf 5.5 volgt uit de figuren dat de hoogte van de geluidsafscherming de hoogte boven het lokale gemiddeld afgewerkt maaiveld is. In het inpassingsplan is vastgelegd dat de geluidswallen die als ander bouwwerk worden beschouwd, gemeten moeten worden vanaf de gemiddelde hoogte van het afgewerkte maaiveld (zie hiervoor artikel 1.22 definitie peil juncto artikel 2.35 van het IP. Voor geluidswallen die geen bouwwerk zijn, maar een werk is niet duidelijk hoe gemeten moet worden. Vandaar dat hiervoor een extra artikel is opgenomen bij de wijze van meten en wel artikel 2.6. In dat artikel is geregeld dat de hoogte van een werk wordt gemeten vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een werk.

Ad 4.

Voor een onderbouwing van de parallelweg, wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze nota.

Het tracé is ter hoogte van de Hezeweg verschoven in westelijke richting vanwege de ligging van een perceel waar specifieke teelt plaatsvindt die zeer kapitaalintensief is. Aankoop van dit perceel zou zeer kostenverhogend werken op de aanleg van de rondweg. De verschuiving van het wegtracé leidt tot een hogere geluidsbelasting op de woningen aan de westzijde van het tracé. Deze geluidsbelasting blijft echter onder de normen van de Wet geluidhinder. Ook leidt de wijziging tot doorsnijding van andere percelen. In de robuustheidsanalyse op het MER is

uitgebreid aandacht besteed aan deze aanpassing. De provincie heeft, alles overwegend, besloten om de kapitaalintensieve teelt zoveel mogelijk te ontzien en het tracé van de weg in westelijke richting op te schuiven. Hier ligt een zorgvuldige afweging aan ten grondslag. De provincie vindt de effecten van de wijziging van het tracé acceptabel.

Sinds de keuze voor een westelijke rondweg om Voorst is het voorkeursalternatief verder geoptimaliseerd. Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief wijkt op onderdelen af van het in het MER N345 onderzochte westelijke tracéalternatief. In mei 2013 is een robuustheidsanalyse gedaan, zie bijlage 2 bij het ontwerp IP. Naar aanleiding van de nieuwe verkeerscijfers en de ingebrachte zienswijzen is het voorkeursalternatief verder geoptimaliseerd, zie hoofdstuk 4 van deze nota. In de robuustheidsanalyse is onderzocht in hoeverre de nieuwe verkeerscijfers en de tracéwijzigingen kunnen leiden tot wezenlijk andere milieueffecten dan beschreven in het MER N345. Daarnaast is getoetst of het geoptimaliseerde voorkeursalternatief nog voldoet aan de projectdoelstelling.

Uit de robuustheidsanalyse volgt dat vanwege het geoptimaliseerde voorkeursalternatief geen grotere of andere milieueffecten te verwachten zijn dan eerder in het MER N345 onderzocht. Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief leidt tot een verbeterde inpassing van het westelijke tracé. Deze verbeterde inpassing leidt niet tot een andere overall eindbeoordeling van de beschouwde milieuaspecten. Bovendien doet het geoptimaliseerde voorkeursalternatief niets af aan het behalen van de projectdoelstelling. Hiermee is aangetoond dat het MER goed is uitgevoerd. Zie ook paragraaf 4.7 van de Toelichting op het ontwerp IP.

Ad 5.

Het uitgewerkte voorkeursalternatief past binnen het gereserveerde budget van 27 miljoen euro. Dit is inclusief parallelweg, overige maatregelen om de rondweg in te passen en schade die volgt uit dit plan. In het plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de dorpsvisie. De rondweg komt door een deel van het zoekgebied voor woningbouw te liggen. De dorpsvisie heeft echter geen wettelijke ruimtelijk status. In het MER is daarop uitvoerig ingegaan.

Ad 6.

In 2010 is een verkenning naar de N345 door Voorst en eventuele oplossingsrichtingen gedaan. In deze verkenning is een groot aantal oplossingsrichtingen op hun effecten onderzocht, zowel oplossingsrichtingen op lokaal als op regionaal niveau. Uit de verkenning bleek dat een westelijke en oostelijke rondweg de problematiek in Voorst oplossen, tegen (aanzienlijk) minder negatieve effecten dan de andere, lokale en regionale, alternatieven, met name op natuur en landschap. Op grond van de resultaten van de verkenning zijn daarmee andere alternatieven afgefallen. Zie ook paragraaf 4.2 van de Toelichting op het IP.

Het aanleggen van een nieuwe weg vanaf de kruising van de N345 met de N790 tot aan Zutphen, zou betekenen dat een weg wordt aangelegd die fors langer is dan de rondweg Voorst. Daarnaast zou er een nieuwe brug over de IJssel moeten komen. Gezien de kosten van een dergelijk alternatief en de invloed ervan op het landschap en de natuur, is deze optie zeer onaantrekkelijk. In het MER is uitvoerig stil gestaan bij de beoordeling en het afvallen van de verschillende alternatieven.

Ad 7.

Zie voor de beoordeling de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd in paragraaf 1.2 sub 3.

Om de kosten van de westelijke en het oostelijke variant te vergelijken is voor beide varianten een uitgebreide kostenraming opgesteld. De grove kostenramingen zijn gebaseerd op het conceptontwerp van beide rondwegen inclusief een zorgvuldige landschappelijke inpassing, geluiddempende en geluidwerende maatregelen en planschade. De kostenraming voor de westelijke rondweg was, zoals reclamant terecht aangeeft, 27,5 miljoen euro en voor de oostelijke rondweg 20 miljoen euro.

Ondanks dit verschil in kosten gaat de voorkeur uit naar de westelijke rondweg. Een oostelijke rondweg leidt tot grote aantasting van het (historische) landschap, de westelijke rondweg spaart het gewaardeerde landschap ten oosten van Voorst en biedt meer mogelijkheden om de weg goed in te passen. GS hebben om deze reden de voorkeur uitgesproken voor een westelijke rondweg om Voorst die uitgewerkt is in dit IP (zie Tracékeuzenotitie).

Momenteel is de raming voor de westelijke rondweg geactualiseerd en verder gedetailleerd. De aanleg van de weg is mogelijk binnen het beschikbare budget van 27 miljoen euro.

Ad 8.

Eén van de redenen om te kiezen voor een volledige parallelweg is om de bestaande lokale wegen, zoals de Kleine Enkweg, te ontzien van verkeer. De volledige parallelweg is daarmee gunstig voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid op deze lokale wegen, aangezien de woningen hier heel dicht op de weg staan. Zie verder paragraaf 2.2 van deze nota.

Ad 9.

Zie hiervoor de overwegingen op zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.1 sub 4. Het punt ten aanzien van het afkopen van bezwaren nemen wij ter kennisgeving aan.

Ad 10.

Voor een onderbouwing van een parallelweg langs het volledige westelijke tracé wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van voorliggende nota.

De genoemde optie a) is overwogen, maar valt af vanwege de hierboven, onder ad 8, genoemde redenen. Opties b) en c) zijn eveneens overwogen, maar zijn niet haalbaar omdat een parallelweg direct langs de rondweg het voortplantingsgebied van de kamsalamander zal aantasten. De aansluiting van de parallelweg op de Bolkhofsweg, juist ten noorden van de woning aan de Bolkhofsweg 1, is zo gekozen dat het voortplantingsgebied van de kamsalamander in het bestaande bosje aan de Bolkhofsweg zoveel mogelijk wordt ontzien. Het is niet mogelijk gebleken om de parallelweg langs de hoofdweg door het bosje te laten lopen. Het aantasten van het bosje leidt tot schade aan het voortplantingsgebied van de kamsalamander. Daarnaast is in de afweging rekening gehouden met het behouden van de woningen aan de Enkweg 47 en 49

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant genoemd onder 3.1 is de ligging van de parallelweg aangepast. Zie voor de beoordeling de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd in paragraaf 3.1 sub 5.

Ad 11.

De N345 rondweg Voorst zal voornamelijk gebruikt worden door doorgaand verkeer, de Rijksstraatweg en de parallelweg door bestemmingsverkeer en landbouwverkeer. De wegen worden ingericht volgens de ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig' ingerichte wegen, behorend bij de beoogde verkeersstromen. Op de rondweg zal een snelheidsregime van 80 km per uur gelden en op de parallelweg 60 km per uur. De uitgevoerde onderzoeken wijzen uit dat op deze manier de huidige knelpunten ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid in

Vorst kunnen worden opgelost en dat daarmee de doorstroming op de rondweg gegarandeerd is. De onderzoeken geven geen aanleiding te veronderstellen dat de parallelweg gebruikt zal worden door sluipverkeer.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. Artikel 2.6, de hoogte van een werk, is opgenomen in de wijze van meten.

3.14 Reclamant genoemd onder 14

De zienswijze richt zich zowel op het ontwerp IP als op de ontwerp beschikking hogere waarden. Aangezien in de zienswijze niet eenduidig de procedures zijn onderscheiden, wordt de gehele zienswijze in de procedure van het IP betrokken.

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat de geluidsbelasting op de woning van reclamant onacceptabel wordt verhoogd en dat wordt betwijfeld of de gehanteerde geluidwaarde van 60 dB in overeenstemming is met het daadwerkelijke geluidniveau, mede vanwege optrekkende en remmende auto's ter plaatse. Er wordt gesteld dat er een toename van de geluidsbelasting is van 12 dB en dat dit onacceptabel is. Daarom wordt verzocht om toezending van het rekenmodel om te toetsen of de geluidsbelasting goed is berekend;
2. concludeert reclamant dat sprake is van een zeer forse toename van (fijn) stofoverlast;
3. zegt reclamant het onbegrijpelijk te vinden dat niet voorzien is in de plaatsing van geluidafschermende maatregelen, zoals een noordelijk gesitueerd geluidscherm evenwijdig aan de woning. Landschappelijke bezwaren tegen een scherm hoger dan 2 meter worden niet valide geacht, omdat de woning van reclamant ook hoger dan 2 meter is;
4. wordt gewezen op de noodzaak van afschermende voorzieningen vanwege overlast van licht van autovoertuigen op de rotonde;
5. geeft reclamant aan dat financiële bezwaren geen reden zijn om hem te confronteren met overlast en dat deze kosten niet onevenredig zijn in relatie tot het gehele project. Voorts wijst reclamant erop dat eventuele uitkoop een mogelijk alternatief is;
6. wordt verlaging van de snelheid naast geluidreducerend asfalt op de rondweg als mogelijke maatregel genoemd. Reclamant geeft aan dat niet gemotiveerd is waarom verlaging van de snelheid op verkeerskundige bezwaren stuit;
7. wijst reclamant erop in een financieel nadeligere positie te geraken vergeleken met situaties waarin omwonenden worden uitgekocht. Reclamant voorziet dat haar woning nagenoeg onverkoopbaar zal worden.

Beoordeling

Ad 1.

Het akoestisch onderzoek is opgesteld volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. Een correctie voor het optrekkende en afremmende verkeer door de rotonde is volgens dit reken- en meetvoorschrift meegenomen, zoals volgt uit de bijlagen bij het akoestisch onderzoek, bijlage 2. Hierin zijn alle invoerparameters opgenomen. Aan de hand van deze bijlage in het rapport kan het rekenmodel gecontroleerd en beoordeeld worden. Toesturing van het rekenmodel is daarmee niet nodig.

Voor de aanleg van nieuwe wegen stelt de Wet geluidhinder normen, een voorkeurswaarde en een maximale grenswaarde. Geluidsbelastingen die hoger zijn dan de maximale grenswaarden zijn niet toegestaan. Geluidsbelastingen hoger dan de voorkeurswaarde zijn alleen onder voorwaarden toegestaan. Die voorwaarden zijn het onderzoeken van maatregelen. Dit is in het akoestisch onderzoek gebeurd. Er worden ook maatregelen genomen, te weten de realisatie van stil asfalt en de aanleg van 3 meter hoge grondwal naast de rondweg. De verleende hogere waarden voldoen daarmee aan de wettelijke normen.

Ad 2.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, dat voor het IP is uitgevoerd, volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof en NO₂ in de omgeving van Voorst ruimschoots beneden de wettelijke norm liggen. De bijdrage van het wegverkeer op de rondweg zorgt voor een minimale toename van de concentratie fijnstof en NO₂. Ook na de aanleg van de rondweg wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke norm voor luchtkwaliteit.

Ad 3.

De geluidsbelasting afkomstig van de Rijksstraatweg neemt in de toekomstige situatie met bijna 2 dB toe. Aan de voorzijde van de woning zijn er geen mogelijkheden om geluidsafschermende maatregelen te treffen, vanwege de woningontsluiting. Voor de geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe rondweg wordt een 3 meter hoge geluidwal aangelegd. Dit is opgenomen in het bijgestelde akoestisch onderzoek.

In het IP is deze grondwal opgenomen (zie verbeelding). De functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – geluidwal 3" is ter hoogte van de woning van reclamant opgenomen en in de regels is een hoogte vastgelegd van 3 meter.

Ad 4.

Omdat het verkeer op de rotonde linksom rijdt, zal alleen licht van koplampen van voertuigen op de Rijksstraatweg vanuit noordelijke richting, in de richting van de woning van reclamant schijnen. Vanwege de afschermende voorzieningen die worden gerealiseerd, zie hierboven ad 3, is de verwachting dat de woning niet direct wordt beschenen, zodat geen sprake is van een toename van lichthinder op de woning van reclamant.

Ad 5.

Artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder geeft aan dat financiële aspecten een geldige grond zijn om maatregelen niet te treffen. Aankoop van de woning stuit ook op financiële bezwaren aangezien de kosten van aankoop vele malen hoger liggen dan de kosten voor woningisolatie. Bij het nemen van maatregelen wordt altijd gekeken naar een oplossing waarmee een acceptabele woon- en leefomgeving wordt bewerkstelligd tegen een acceptabel kostenniveau. De kosten van een geluidscherm op de locatie van reclamant liggen veel hoger dan de kosten van woningisolatie in combinatie met een wal van 3 meter hoog. Door aanleg van een wal kan een acceptabel woon- en leefklimaat worden gecreëerd tegen acceptabele kosten. Daarmee wordt, naar de mening van de provincie, een afdoende maatregelen getroffen. De wal van 3 meter hoog wordt opgenomen in het IP.

Omdat hiermee naar de mening van de provincie een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gewaarborgd, is aankoop van de woning niet noodzakelijk. Reclamant kan echter een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 6.

Ten aanzien van het snelheidsregime op de Rijksstraatweg wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze nota. Maatregelen om de snelheid van het verkeer te verlagen van 80 naar 50 of 60 km/u zijn niet mogelijk omdat de nieuwe rondweg dan verandert van een gebiedsontsluitingsweg in een erftoegangsweg of een weg binnen de bebouwde kom. De

rondweg is qua verkeer een structuurdrager waardoor een functiewijziging stuit op verkeerskundige bezwaren, zie ook hoofdstuk 5 van de beschikking hogere waarden.

Ad 7.

Nadat het IP onherroepelijk is geworden kan een eventuele aanvraag om planschade plaatsvinden, waarbij de beoordeling omtrent waardevermindering van de woning of andere financiële schade aan de orde kan komen.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. In het IP is langs de noordzijde van de woning aan de Rijksstraatweg 52, tussen de woning en de nieuwe rondweg, een geluidwal opgenomen als voorwaardelijk verplichting. De functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – geluidwal 3" is ter hoogte van de woning van reclamant op de verbeelding opgenomen en in de regels is een hoogte vastgelegd van 3 meter.

3.15 Reclamant genoemd onder 15

Reclamant heeft op 8 juli 2013 een pro forma zienswijze ingediend. Hierop is uitstel verleend tot 26 juli 2013. De zienswijze is vervolgens op 23 juli 2013 van een nadere onderbouwing voorzien.

De zienswijze bevat deels opmerkingen die betrekking hebben op het Besluit hogere waarden en deels op het IP. Voor zover de samenvatting en beoordeling van de zienswijze betrekking heeft op de procedure hogere waarden verwijzen wij naar de procedure en besluitvorming in dat kader. Onderstaand wordt de zienswijze voor zover betrekking hebbend op het IP samengevat en beoordeeld.

Samenvatting

In de zienswijze:

1. stelt reclamant dat een goed woon- en leefklimaat niet is gewaarborgd. Het is niet duidelijk of de maximale binnenwaarde voor geluid haalbaar is;
2. constateert reclamant dat een deel van het plangebied over het perceel van zijn bedrijf loopt en dat de bedrijfsvoering daardoor belemmerd wordt;
3. geeft reclamant aan dat geen varianten voor de locatie van de noordelijke aansluiting zijn onderzocht en dat de nu gekozen aansluiting gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van het bedrijf van reclamant en dat de parkeermogelijkheden worden verminderd;
4. wordt aangegeven dat reclamant van mening is dat in het kader van een zorgvuldige voorbereiding van het IP rekening moet worden gehouden met de uitwerking van het wegontwerp. Nu het exacte wegontwerp nog niet is gemaakt, staan de precieze gevolgen voor reclamant niet vast en is geen sprake van een evenredige belangenafweging. Het IP is in strijd met een goede ruimtelijke ordening want er is geen sprake van een zorgvuldige voorbereiding.

Beoordeling

Ad 1.

Ten behoeve van het IP is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat voor de woning een maximale geluidsbelasting geldt van 58 dB. De woonomgeving van reclamant zal als gevolg van de aanleg van de rondweg veranderen. De gecumuleerde geluidsbelasting op de voorgevel van de woning wordt echter circa 2 dB lager dan in de huidige situatie. De zijgevel krijgt wel een hogere gecumuleerde geluidsbelasting (61 dB), maar deze is lager dan de geluidsbelasting op de voorgevel. Voor de voor- en zijgevel wordt een hogere grenswaarde aangevraagd. Voor het aanvragen van de hogere grenswaarde geldt een andere procedure dan voor de vaststelling van het IP. Bezwaren tegen het vaststellen van een hogere waarde dienen dan ook in het kader van die procedure te worden ingediend.

Met het aanvragen van een hogere waarde van maximaal 57 dB wordt voldaan aan het provinciaal hogere waarden beleid. Daarmee is de geluidsbelasting naar de mening van de provincie acceptabel.

Voordat de nieuwe rondweg geopend wordt, doet de provincie voor woningen waarvoor een hogere grenswaarde is verleend, onderzoek of er voldaan wordt aan het wettelijk binnenniveau. Indien dit niet het geval is, zullen er maatregelen aan de woning getroffen worden, op kosten van de provincie. Voor de woning van de reclamant geldt dat de geluidsbelasting binnen de

woning (het binnenniveau) ten hoogste 43 dB mag bedragen, omdat voor deze woning reeds eerder een hogere waarde is verleend in het kader van de geluidsanering.

Ad 2.

De constatering van reclamant is terecht. Naar aanleiding van de zienswijze is onderzocht of verschuiving van de plangrens richting de beoogde nieuwe rondweg mogelijk is. Dit is gedaan door nauwkeurig naar de uitwerking van het tracé te kijken. Uit de analyse blijkt dat het niet mogelijk is om het perceel meer te ontzien. Om een goed inpasbaar en veilig ontwerp te maken is de ruimte zoals opgenomen in het IP noodzakelijk.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van voorliggende nota.

Ad 3.

Ten behoeve van de noordelijke aansluiting zijn, in tegenstelling tot hetgeen reclamant beweert, wel degelijk meerdere varianten onderzocht. In de ontwerpnotitie bij het MER is hier uitvoerig aandacht aan besteed. Gezien de complexe ruimtelijke situatie is het echter niet mogelijk gebleken om het perceel van reclamant te ontzien.

Ad 4.

Ten behoeve van het MER is een zorgvuldig ontwerpproces doorlopen. Dit heeft geresulteerd in twee concept ontwerpen: de oostelijke en westelijke variant. De overwegingen die daar aan ten grondslag liggen zijn opgenomen in de ontwerpnotitie. Deze is ook gepubliceerd op de site van de provincie en heeft met het MER ter inzage gelegen.

Ten behoeve van het IP is het wegontwerp van de westelijke rondweg verder uitgewerkt dan in het MER. Dit heeft geresulteerd in het huidige wegontwerp. Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant (zie ad 2) is het ontwerp nog verder in detail (nauwkeurigere 3D-metingen) uitgewerkt. Voor de totstandkoming van het IP heeft de provincie steeds de wettelijke procedure gevolgd voor planvorming en inspraak (beperkte procedure, afd. 3.4 van de Awb). Daarnaast is - los van de wettelijke procedure - in de voorbereidende fase van het ontwerp IP veel aandacht besteed aan overleg met en wensen vanuit de omgeving (o.a. informatieavonden). Er is dus wel degelijk sprake van een zorgvuldige voorbereiding van besluitvorming rond het IP.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.16 Reclamant genoemd onder 16

Samenvatting

De zienswijze is ingediend mede namens een 14-tal buurtbewoners die de zienswijze hebben ondertekend. Als contactadres wordt de indiener van de zienswijze gebruikt. Wij gaan ervan uit dat informatievoorziening naar de medeondertekenaars via dit adres verloopt.

In de zienswijze:

- worden maatregelen voorgesteld om De Riete autovrij te houden zodat geen doorgaande sluiproute naar Klarenbeek en Apeldoorn ontstaat. Specifiek worden de mogelijkheden genoemd van een versmalling of een paaltje in de Tuinstraat of een tractorsluis om autoverkeer te weren.

Beoordeling

De Riete is in het plan opgenomen als recreatief ommetje en als ontsluiting van de bestaande percelen. De weg zal ook dusdanig worden ingericht. In overleg met de gemeente, de toekomstige beheerder, zal gekeken worden hoe hier bij de uitvoering vorm aan gegeven kan worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.17 Reclamant genoemd onder 17

Samenvatting

In de zienswijze:

- wordt aangegeven dat reclamant het niet eens is met het plaatsen van enkele bomen aan de Rijksstraatweg ter hoogte van het autobedrijf op nr. 54. De bomen belemmeren het zicht op de weg voor de vele in- en uitrijdende auto's en mogelijk dienen de auto's die vooraan de weg voor de verkoop staan, dagelijks gewassen te worden vanwege vogelpoep. Bovendien wordt het zicht vanuit de woning boven de showroom belemmerd en wordt het zicht vanaf de weg op het bedrijf minder.

Beoordeling

Een voorwaarde voor realisatie van de N345 rondweg Voorst is een goede inpassing van de weg in het landschap. Hiertoe is het Landschapsplan Rondweg Voorst N345 opgesteld, zie bijlage 3 bij het IP en paragraaf 5.2 van de Toelichting op het IP. Op basis van het landschapsontwerp is het aanvullen van bomen langs de Rijksstraatweg ter hoogte van uw bedrijf inderdaad voorzien.

De exacte locaties van de bomen aan de oost- en westzijde van de Rijksstraatweg zijn echter nog niet bekend. Dit zijn aspecten die pas in een later stadium aan de orde komen. Indien wordt overgegaan tot plaatsing van de bomen, wordt met het oog op de bedrijfsvoering van reclamant de exacte locatie van de bomen in overleg bepaald.

Voor een verdere onderbouwing van de reikwijdte van het IP wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.18 Reclamant genoemd onder 18

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat het bezwaar loopt via Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd onder 43.

3.19 Reclamant genoemd onder 19

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan de relatie overheid – burger als ongelijkwaardig te ervaren. De overheid beschikt over veel mankracht en kennis, een groot budget en een productief netwerk van medewerkers. De burger heeft wel kennis, maar weinig tijd en mogelijkheden;
2. wordt aangegeven dat een onderbouwing wordt gemist van het argument dat een rotonde veiliger is dan andere oplossingen;
3. wordt voorgesteld om in plaats van parallelwegen inhaalstroken voor landbouwverkeer langs de rondweg te realiseren;
4. wordt aangegeven dat de indruk bestaat dat de parallelweg zonder discussie of besluit is opgenomen in de plannen, en dat deze procedure niet correct is;
5. wordt gevraagd wat de planning van het planproces is en of de provincie zich ingedekt heeft tegen speculatie;
6. geeft reclamant aan de planvorming vaak moeilijk te kunnen volgen. Reclamant geeft een aantal voorbeelden waarin niet duidelijk is hoe daarmee is omgegaan in het voorliggende plan:
 1. de onderbouwing van het verschil tussen de kosten van het oostelijke en westelijke tracé;
 2. de begroting van het westelijke alternatief en van de keuzes daarbinnen; de beknotting van de inspraakrecht van reclamant in de besluitnemende vergadering is ervaren als willekeur;
 3. het verschil tussen het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting in het eerste MER en nu;
 4. de onderbouwing dat wordt voldaan aan de normen voor geluids- en fijnstofbelasting;
 5. de mate waarin wordt voldaan aan de voorwaarden van de gemeenteraad van Voorst met betrekking tot:
 - i. de gebiedseigen vormgeving;
 - ii. het toestaan van landbouwverkeer;
 - iii. de herinrichting van de oude weg op kosten van de provincie.
 6. het weren van sluipverkeer;
 7. de onderbouwing van de keuze voor het westelijke tracé en de verlegging van het westelijke tracé.

Beoordeling

Ad 1.

De manier waarop reclamant de relatie tussen de overheid en de burger ervaart, nemen wij voor kennisgeving aan.

Ad 2.

De keuze voor het plaatsen van rotondes in plaats van andere kruispuntvormen is gemaakt op basis van verschillende argumenten. Het gaat daarbij om een mix van verkeersveiligheid, kosten, ruimtebeslag en doorstroming. Voor de verkeersveiligheid is, in het algemeen, een rotonde een goede keuze vanwege de lage snelheden op een rotonde. Door de aanleg van de rondweg ontstaan twee nieuwe kruisingen, namelijk op de aansluitingen van de nieuwe rondweg

op de Rijksstraatweg ten noorden en ten zuiden van Voorst. Voor deze kruisingen is gekozen voor de rotonde als meest gunstige kruispuntvorm.

Ad 3 en 4.

Voor een onderbouwing ten aanzien van de parallelweg, wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze nota.

Ad 5.

De planning voor de aanleg van de rondweg N345 Voorst is als volgt: eind 2013 is vaststelling door Provinciale Staten voorzien en in het najaar van 2014 wordt gestart met de aanleg van de rondweg. De verwachting is dat de rondweg eind 2015 gereed is.

Over speculatie kan worden vermeld dat de provincie geen gronden om deze reden van tevoren heeft aangekocht. Gezien de aard van de bestemming, in dit geval een verkeersbestemming, wordt ook geen grondprijsverhogend effect verwacht zoals bij het toekennen van sommige andere bestemmingen wel het geval kan zijn.

Ad 6.

Wij betreuren het dat de keuzes onduidelijk zijn. Daarom zullen we de door u genoemde voorbeelden toelichten:

1. Om de kosten van de westelijke en de oostelijke variant te vergelijken, is voor beide varianten een uitgebreide kostenraming opgesteld. De grove kostenraming is gebaseerd op het concept wegontwerp van beide rondwegen inclusief een zorgvuldige landschappelijke inpassing, geluiddempende en geluidwerende maatregelen en mogelijke planschade. De kostenraming voor de westelijke rondweg was, zoals reclamant terecht aangeeft, 27,5 miljoen euro en voor de oostelijke rondweg 20 miljoen euro.

Ondanks dit verschil in kosten gaat de voorkeur uit naar de westelijke rondweg, omdat een oostelijke rondweg leidt tot grote aantasting van het (historische) landschap. De westelijke rondweg spaart het gewaardeerde landschap ten oosten van Voorst en biedt meer mogelijkheden om de weg goed in te passen. Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben om deze reden, ondanks de hogere kosten, de voorkeur uitgesproken voor een westelijke rondweg om Voorst.

2. De begrotingscijfers van de rondweg bevatten gevoelige financiële informatie. Het is voor de provincie gebruikelijk om deze informatie niet openbaar te verstrekken. De opmerking ten aanzien van de beperkte spreekruimte nemen wij ter kennisgeving aan.
3. Het akoestisch onderzoek dat voor het MER gebruikt is, is niet direct vergelijkbaar met het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het IP. De onderzoeksmethoden wijken af van elkaar. Door deze verschillen treden er ook verschillen op in het aantal woningen waarvoor een hogere waarde voor geluid nodig is. Zie verder de beoordeling van de zienswijze van reclamant genoemd onder paragraaf 3.13 ad 1 en 2. In het akoestisch onderzoek dat in bijlage 4 bij het IP is opgenomen, is beschreven welke normen in welke situaties gelden voor geluid en wat de geluidsbelasting op de verschillende woningen in Voorst zal worden door aanleg van de rondweg. Daar waar de normen worden overschreden, is conform de wet onderzoek gedaan naar het nemen van maatregelen om alsnog te voldoen aan de normen. Deze maatregelen zijn beschreven in het akoestisch onderzoek. Het voert in deze nota te ver om voor iedere situatie de betreffende norm en de geluidsbelasting te behandelen. Daarvoor verwijzen wij naar het akoestisch onderzoek.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof en NO₂, de belangrijkste emissies van wegverkeer, in de omgeving van Voorst ruimschoots beneden de wettelijke normen liggen. De wettelijke normen zijn weergegeven in tabel 6.2 van de Toelichting op het IP. De bronbijdrages van het wegverkeer nemen door de aanleg van de rondweg in beperkte mate toe en zodanig dat de concentraties van fijnstof en NO₂ ook na aanleg van de rondweg ruimschoots beneden de wettelijke norm blijven en daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat waarborgt.

4. Op de volgende manier wordt aan de wensen voldaan:
 - i. De inpassing van de rondweg is zo zorgvuldig mogelijk gebeurd. Dit is onderbouwd in het landschapsplan dat onderdeel uitmaakt van het IP.
 - ii. Door de aanleg van de parallelweg is er voor landbouwverkeer een volwaardige route om Voorst heen, zonder dat deze route de bestaande lokale wegen belast.
 - iii. Momenteel vindt er overleg plaats tussen gemeente en de provincie om te zoeken naar middelen om de herinrichting van de kom te financieren. Hierover zijn nog geen sluitende afspraken gemaakt.
5. De rondweg Voorst wordt uitgevoerd met twee rotondes en met een maximumsnelheid van 80 km per uur. De parallelweg wordt uitgevoerd in één rijstrook met een breedte van 4,5 meter. De maximale snelheid op de parallelweg is 60 km per uur. Omdat met de rondweg de doorstroming rondom Voorst verbetert, zal de route via de N345 sneller zijn dan via welke route dan ook. De onderzoeken geven dan ook geen aanleiding om te verwachten dat door de aanleg van de rondweg sluipverkeer zal ontstaan.
6. Zie ook paragraaf 4.2 t/m 4.6 van de Toelichting op het IP. Een jarenlang proces van brede afweging van alternatieven naar uiteindelijk een westelijke rondweg heeft ervoor gezorgd dat de keuze voor een westelijke rondweg dan ook op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. De oostelijke en de westelijke rondweg onderscheiden zich op hun effecten voor landschap en cultuurhistorie. Een oostelijke rondweg leidt tot grote aantasting van het (historische) landschap; de westelijke rondweg spaart het gewaardeerde landschap ten oosten van Voorst en biedt meer mogelijkheden om de weg goed in te passen.

Het tracé is ter hoogte van de Hezeweg verschoven in westelijke richting vanwege de ligging van een perceel waar specifieke teelt plaatsvindt die zeer kapitaalintensief is. Aankoop van dit perceel zou zeer kostenverhogend werken op de aanleg van de rondweg. De verschuiving van het wegtracé leidt tot een hogere geluidsbelasting op de woningen aan de westzijde van het tracé. Deze geluidsbelasting blijft echter onder de normen van de Wet geluidhinder. Ook leidt de wijziging tot doorsnijding van andere percelen. In de robuustheidsanalyse op het MER is uitgebreid aandacht besteed aan deze aanpassing. De provincie heeft, alles overwegend, besloten om de kapitaalintensieve teelt zoveel mogelijk te ontzien en het tracé van de weg in westelijke richting op te schuiven. Hier ligt een zorgvuldige afweging aan ten grondslag. De provincie vindt de effecten van de wijziging van het tracé acceptabel.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.20 Reclamant genoemd onder 20

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw ook de zienswijze van reclamant zal indienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd onder 43.

3.21 Reclamant genoemd onder 21

Samenvatting

In de zienswijze:

1. wordt gevraagd om zorgvuldige vormgeving van eventuele verkeerskundige voorzieningen, zoals geleiderails, die mogelijk nodig zijn ter plaatse van Landgoed Beekzicht als gevolg van de snelheidsverhoging van 50 naar 80 km per uur. In het bijzonder vraagt reclamant aandacht voor behoud van de relatie tussen de weg en het tolhuis;
2. wijst reclamant op de wenselijkheid van maximale maatregelen om geluidsuitstraling van de rondweg zoveel mogelijk tegen te gaan, teneinde de functionaliteit en het behoud van de historische bouwwerken van Landgoed Beekzicht niet in gevaar te brengen;
3. wordt gevraagd om rekening te houden met de exacte positionering van nieuw te plaatsen bomen en de groeiomstandigheden met het oog op de uiteindelijke kwaliteit;
4. wordt gevraagd om kwalitatieve laanbeplanting; ook langs de aansluitende delen van de Rijksstraatweg bij Voorst en binnen de kom om begeleidende solitaire bomen, zodat een overtuigend totaalbeeld ontstaat;
5. wordt gevraagd om bijzonder op te letten bij de uitwerking van het ontwerp, omdat een aantal details niet in het IP wordt vastgelegd.

Beoordeling

Ad 1.

Bij de uitwerking van het ontwerp is veel aandacht besteed aan een goede landschappelijke inrichting. De weg doorsnijdt in het noorden een landgoed. Hier geldt dat extra zorgvuldigheid geboden is. In dat kader is een landschapsplan opgesteld. In dit landschapsplan is extra aandacht besteed aan de inpassing van de weg in het landgoed. Dit is samen gedaan met de beheerder van het landgoed. Het resultaat hiervan is opgenomen in het landschapsplan. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. Ook is het lengteprofiel van de weg ter hoogte van het landgoed aangepast. De lengteas van de bestaande weg kunnen wij maximaal een halve meter laten zakken. Het lengteprofiel dat onderdeel uitmaakt van het IP is hierop aangepast. Hiermee is de relatie tussen weg en tolhuis zoveel mogelijk behouden. Daarnaast is om het ruimtebeslag verder te beperken tussen de uitrit van Rijksstraatweg 49 en de bestaande te handhaven sloot een duiker opgenomen in plaats van een sloot.

Voor wat betreft de snelheid verlaging wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

Ad 2.

In het akoestisch onderzoek zijn mogelijke maatregelen afgewogen, met als doel de geluidsbelasting zoveel mogelijk terug te dringen. Andere maatregelen stuiten op bezwaren van financiële of verkeerskundige aard. De maatregelen die akoestisch gezien noodzakelijk zijn om aan de wettelijke normen te voldoen, zijn vastgelegd in het IP. Het gaat hier om het toepassen van stil asfalt en de plaatsing van geluidswallen op een aantal plaatsen langs de nieuwe rondweg. Hiermee wordt voldaan aan de vereisten uit de Wet geluidhinder.

Ad 3.

In het landschapsplan is laanbeplanting langs de beide zijde van de Rijksweg opgenomen. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. De exacte positie van de bomen is niet vastgelegd. Bij de uitvoering wordt de exacte locatie van de bomen nader bepaald en bezien in relatie tot de potentiële groeiomstandigheden voor de bomen.

Ad 4.

Delen van de Rijksweg die niet zijn opgenomen in het IP vallen buiten het plangebied en dus buiten de scope van het IP. In het landschapsplan dat onderdeel uitmaakt van het IP is voor de Rijksweg binnen de plangrenzen laanbeplanting voorzien. Dit om recht te doen aan de historische betekenis van de omgeving van het landgoed. De provincie streeft naar hetzelfde eindbeeld als reclamant aanstipt.

Ad 5.

Gezien de doorsnijding van de rondweg door het landgoed is de provincie zich ervan bewust dat zorgvuldig moet worden omgegaan met de specifieke ligging ervan. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg, het straatmeubilair en de landschappelijke inpassing, zullen wij daarom specifieke aandacht schenken aan het landgoed. Het landschapsplan zoals dat is opgesteld biedt hiervoor voldoende aanknopingspunten.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. De plangrens ter hoogte van het landgoed is naar binnen geschoven ten noorden van de oprit van Rijksweg 49. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. De laatste aanpassing betreft het lengteprofiel op de bestaande Rijksweg.

3.22 Reclamant genoemd onder 22

Samenvatting

De zienswijze omvat een deel dat betrekking heeft op het besluit hogere grenswaarden en een deel dat betrekking heeft op het IP. Voor zover de samenvatting en beoordeling van de zienswijze betrekking heeft op de procedure hogere grenswaarde verwijzen wij naar de procedure en besluitvorming in dat kader. Onderstaand wordt de zienswijze voor zover betrekking hebbend op het IP samengevat en beoordeeld.

In de zienswijze:

1. wordt aangegeven dat het reclamant niet duidelijk is wat de belangenafweging is geweest om de rondweg dicht bij de woning en de camping op de locatie Rijksstraatweg te projecteren;
2. worden zorgen geuit over de toekomst van de camping door de overlast die ontstaat. Reclamant geeft aan dat er geen planologische maatregelen in het ontwerp IP zijn opgenomen om overlast te beperken. De geluidsbelasting neemt fors toe als gevolg van de nieuwe rondweg en de verhoging van de maximumsnelheid. Rust op de camping wordt verstoord;
3. verzoekt reclamant om overleg met de provincie over een passende oplossing voor de geluidsoverlast en overlast van koplampen vanaf de rotonde, om dit te borgen in het IP en om reclamant schadeloos te stellen vanwege toekomstige inkomstenderving;
4. wordt gewezen op de noodzaak om de maximumsnelheid ter hoogte van Rijksstraatweg 49 op 50 km per uur te houden, om veilig de Rijksstraatweg op en af te kunnen rijden vanaf de woning en de camping;
5. vraagt reclamant om schadeloosstelling vanwege verslechtering van het woongenot;
6. wordt gewezen op de door de rondweg en verhoogde maximumsnelheid verminderde aantrekkelijkheid van de monumentale boerderij als onderdeel van de entree van Voorst;
7. geeft reclamant aan dat bij de aanlegfase, waar mogelijk, in overleg schadebeperkende maatregelen worden genomen en dat financiële schade wordt vergoed.

Beoordeling

Ad 1.

Ten opzichte van het huidige tracé wordt de Rijksstraatweg maximaal 50 meter naar het oosten verplaatst. Deze verschuiving van de ligging van de Rijksstraatweg in de richting van de camping is noodzakelijk om voldoende ruimte te maken voor de rotonde en de afslag naar de parallelweg. Zo kunnen de woningen aan de Rijksstraatweg op de parallelweg ontsloten worden en niet op een gebiedsontsluitingsweg.

Naar aanleiding van het inpassingsadvies van Landgoed Beekzicht is de plangrens van het IP aangepast. De grens van de bestemming "Verkeer" wordt, ten opzichte van het ontwerp IP, drie meter verder van de camping afgelegd. In plaats van een watergang ten oosten van de Rijksstraatweg, wordt een duiker gerealiseerd. Op deze manier is de doorsnijding van het landgoed zo smal mogelijk.

Ad 2.

In het IP is laanbeplanting aan de Rijksstraatweg opgenomen. De bestaande eikenbeplanting wordt zoveel mogelijk behouden en aangevuld, zodat meer eenheid in de beplanting ontstaat.

In het landschapsplan is voorts aangegeven dat deze beplanting wordt aangevuld met een haagje, waardoor het zicht op de auto's vanaf de camping beperkt wordt. Dit haagje is opgenomen in het landschapsplan. Daarnaast constateert de provincie dat de bosschages rondom de camping eveneens een afschermende werking hebben tussen de Rijksweg en de camping.

Ten behoeve van het IP is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierin zijn mogelijke maatregelen afgewogen, met als doel de geluidsbelasting als gevolg van de aanpassingen van de Rijksweg, waaronder de snelheidsverhoging, en de aanleg van de nieuwe rondweg zoveel mogelijk terug te dringen. Op basis van dit onderzoek is in het IP het toepassen van stil asfalt op het te reconstrueren deel van de Rijksweg vastgelegd.

Voor een verdere onderbouwing van de keuze voor een maximumsnelheid van 80 km per uur op de Rijksweg wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van deze nota.

De geluidsbelasting op de begane grond van de woning op Rijksweg 49 neemt na maatregelen niet toe, zodat gesteld wordt dat de milieusituatie op de camping niet verslechtert. Het is voor mensen niet hoorbaar en de exploitabele situatie van de camping verandert daarmee niet.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 3.

Ten behoeve van het IP is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Ook de woning van reclamant is in het onderzoek betrokken om te bepalen wat het effect van het IP voor de geluidsbelasting op de woning is. Uit het onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de wet geluidhinder. Aanvullende maatregelen anders dan het toepassen van stil asfalt stuiten op bezwaren vanuit verkeerskundig en financieel oogpunt.

Zoals hierboven vermeld onder ad 2, is in het landschapsplan langs de Rijksweg een haagje voorzien, waardoor het licht van koplampen richting de camping wordt geweerd. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. Zie verder de beoordeling onder ad 2.

Ad 4.

Voor een verdere onderbouwing ten aanzien van de keuze voor een maximumsnelheid van 80 km per uur op de Rijksweg wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van deze nota.

Het IP maakt een veilige aansluiting voor het pand aan de Rijksweg nr. 49 mogelijk, waardoor sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Bij de reconstructie van de Rijksweg wordt de weg ingericht volgens de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen, waarmee zorg wordt gedragen voor een veilige en overzichtelijke op- en afrit naar de woning aan de Rijksweg nr. 49.

Voor een verdere onderbouwing van de reikwijdte van het IP wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Ad 5., 6. en 7.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van voorliggende nota.

Met betrekking tot de aanlegfase van de weg wordt reclamant vooraf op de hoogte gebracht van de planning van de verschillende werkzaamheden. Daarbij worden maatregelen om overlast te beperken meegenomen.

Conclusie

Naar aanleiding van onder andere deze zienswijze wordt het IP gewijzigd vastgesteld. De grens van de bestemming "Verkeer" voor de Rijksstraatweg ten noorden van de noordelijke rotonde, wordt ten opzichte van het ontwerp IP drie meter naar het westen verlegd.

3.23 Reclamant genoemd onder 23

Samenvatting

In de zienswijze:

1. wordt bezwaar gemaakt tegen de lengte en de hoogte van de geprojecteerde grondwal ter hoogte van de zuidelijke rotonde. Ondanks dat het akoestisch onderzoek de noodzaak van het verlengen en verhogen van de wal niet aantoonde, heeft dit volgens reclamant meerdere voordelen en kan het zowel vanuit financieel als maatschappelijk oogpunt interessant zijn;
2. geeft reclamant aan dat het ontwerp van de westelijke ligging op meerdere bewonersbijeenkomsten en in het MER gepresenteerd is met een aanzienlijk bos nabij de zuidelijke aansluiting tussen de rotonde en de woningen aan de Kleine Enkweg. Reclamant maakt bezwaar dat deze groenvoorziening niet in het ontwerp IP is opgenomen;
3. geeft reclamant aan bezwaar te maken tegen de keuze van de provincie om te kiezen voor een lokale oplossing in plaats van een regionale oplossing;
4. wordt bezwaar gemaakt tegen de keuze van de provincie om de westelijke rondweg te verkiezen boven de oostelijke rondweg;
5. wordt bezwaar gemaakt tegen het vaststellen van het IP N345 Voorst zonder dat de financiering van de herinrichting van de Rijksstraatweg is gegarandeerd;
6. maakt reclamant bezwaar tegen het feit dat het IP N345 Voorst wordt vastgesteld zonder dat de financiering van de voorziene landschapsversterking gegarandeerd is.

Beoordeling

Ad 1.

In het IP zijn uitsluitend de wettelijk noodzakelijke geluidmaatregelen opgenomen. Hierdoor zijn deze akoestische voorzieningen afdwingbaar. Voor het overige laat het IP ruimte voor de realisering van verkeersvoorzieningen e.d..

Ter hoogte van de Kleine Enkweg is in het landschapsplan van de rondweg de geluidswal een stuk doorgetrokken, waardoor eveneens afscherming is voorzien tussen de woningen aan de Kleine Enkweg en de Hezeweg en de nieuwe rondweg. De wal langs de route varieert in hoogte. Op plaatsen waar de wal akoestisch noodzakelijk is, zal de wal een hoogte hebben van 1,5 à 2 meter. Op de overige plekken kan de wal lager zijn. Met de intentie de wal op de meeste plaatsen door te trekken, zal de verstrooiing van licht afkomstig van koplampen van auto's tot een minimum worden beperkt. In het landschapsplan is op pagina 36 een figuur opgenomen met de hoogte van de wallen ten opzichte van het lokale maaiveld. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP.

Voor een verdere onderbouwing van de reikwijdte van het IP wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Ad 2.

Essentiële onderdelen van de landschappelijke inpassing zijn opgenomen in het landschapsplan. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. Voor de overige inpassingsmaatregelen geldt dat de provincie de intentie heeft om deze uit te voeren.

Door de aanleg van de rondweg blijft een stuk grond over tussen de woning van reclamant, de rondweg en de Hezeweg. Op dit stuk grond is in het landschapsplan het bos geprojecteerd waar reclamant op doelt. Aanleg van dit bos is geen essentieel onderdeel voor de landschappelijke inpassing en is daarom niet opgenomen in het IP. Wanneer door de provincie op minnelijke en redelijke wijze over de betreffende grond kan beschikken, zal deze aangewend worden voor de landschappelijke inpassing zoals is verwoord in het landschapsplan.

Voor een verdere onderbouwing van de reikwijdte van het IP wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Ad 3.

De provincie heeft een zorgvuldig proces gevolgd bij het zoeken naar de beste oplossing voor de verkeersproblematiek rond Voorst. Daarbij zijn ook regionale en lokale oplossingen onderzocht. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het thans voorliggende ontwerp IP. Onderstaand wordt dit proces toegelicht (zie de Toelichting op het IP, paragraaf 4.2).

De problemen betreffende de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en langs de N345 in Voorst spelen al geruime tijd. In het kader van het Coalitieakkoord 2007-2011 is besloten de problematiek van vijf mogelijke knelpunten op het provinciale wegennetwerk in Gelderland, waaronder de N345 in Voorst, nader te onderzoeken en de effecten van mogelijke oplossingsrichtingen in kaart te brengen. In de Préverkenning N345 Voorst-Zutphen/De Hoven zijn de knelpunten in Voorst nader onderzocht. Op basis van de resultaten van de Préverkenning is een vervolgproces ingezet. De eerste stap in dat vervolgproces betrof de Verkenning N345 Voorst.

In 2010 is deze verkenning naar de N345 door Voorst en eventuele oplossingsrichtingen uitgevoerd. Een groot aantal oplossingsrichtingen is op hun effecten onderzocht, zowel oplossingsrichtingen op lokaal niveau als op regionaal niveau. Uit de Verkenning bleek dat een westelijke en oostelijke rondweg de problematiek in Voorst oplossen, tegen (aanzienlijk) minder negatieve effecten dan de andere, lokale en regionale, alternatieven, voor met name natuur en landschap. Op grond van de resultaten van deze Verkenning zijn andere alternatieven afgefallen.

De resultaten van de Verkenning zijn voor advies aan de Commissie voor de m.e.r. (Cie m.e.r.) voorgelegd. De Cie m.e.r. was van oordeel dat de verschillen tussen de westelijke en oostelijke rondweg 'too close to call' waren en adviseerde beide oplossingsrichtingen in meer detail uit te werken.

Naar aanleiding van de verkenning en het advies van de Cie m.e.r. hebben Provinciale Staten op 16 februari 2011 besloten een m.e.r.-procedure te starten, waarin een westelijke en oostelijke rondweg om Voorst verder zijn onderzocht. Deze m.e.r. -procedure ligt ten grondslag aan het thans voorliggende ontwerp IP.

Ad 4.

De problemen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Voorst zijn dusdanig dat een oplossing geboden moet worden voor de situatie. Door het toenemende verkeer zullen de problemen verergeren. De voorkeur gaat hierbij uit naar de westelijke rondweg. De westelijke rondweg spaart de hoog gewaardeerde Voorsterklei met haar landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. De westelijke rondweg is wel duurder maar is beter in te passen in de omgeving.

Ad 5.

Zie voor de beoordeling de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd onder paragraaf 3.10 ad 3.

Ad 6.

Bij de raming van de kosten voor de N345 rondweg Voorst is niet alleen rekening gehouden met de aanleg van de rondweg, maar ook met de kosten van landschappelijke inpassing, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van planschade. Bij het vaststellen van dit plan zal tevens een uitvoeringsbudget beschikbaar worden gesteld. Op grond van de huidige raming kan het IP worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget. Het IP is daarmee economisch uitvoerbaar.

Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. In het landschapsplan is een grondwal opgenomen die aansluit op de geplande geluidwal (2 meter hoog) en afloopt richting de Rijksstraatweg naar 0,5 meter. Ook is de grondwal aan de noordzijde ter hoogte van woning aan de Enkweg verder doorgetrokken.

3.24 Reclamant genoemd onder 24

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat de rondweg geen oplossing biedt voor de huidige verkeersproblemen bij de spoorovergang in Empe en de bestaande rotondes;
2. geeft reclamant aan dat de door de bewoners van Voorst aangedragen oplossingen, gewenste tracés en onderzoeken ter zijde worden geschoven;
3. geeft reclamant aan dat reclamant met de komst van de rondweg geluidsoverlast, fijnstof en trillingen verwacht;
4. geeft reclamant aan dat er te lichtvaardig over de rondweg is nagedacht en stelt reclamant voor de gehele procedure over de rondweg door een neutraal bureau te laten onderzoeken. Reclamant heeft de indruk dat er een van tevoren vastgesteld plan is;
5. is reclamant van mening dat de gemeente Voorst onvoldoende is opgekomen voor de belangen van haar inwoners.

Beoordeling

Ad 1.

Bij de voorbereidingen voor de planvorming van de rondweg Voorst zijn ook regionale oplossingen gezien. De oplossingen op regionaal niveau zijn afgefallen vanwege grotere negatieve effecten, vooral op natuur, landschap en kosten. Na het afvallen van oplossingen op regionaal niveau zijn de huidige plannen voor de rondweg Voorst uitgewerkt, evenals oplossingen voor andere knelpunten in de N345. Parallel aan de rondweg Voorst werkt de provincie in dit kader aan het knelpunt bij de Emperbocht en aan een nieuwe rondweg bij De Hoven.

Eventuele verkeersproblemen die buiten het plangebied voor de rondweg N345 Voorst voorkomen, vallen buiten de scope van het thans voorliggende IP. Deze problemen worden niet in het kader van voorliggend IP gezien.

Ad 2.

Het IP kent een zorgvuldige voorbereiding. Voorafgaand aan de formele procedure is veel tijd besteed aan communicatie en informatievoorziening (d.m.v. mailings etc.) De provincie heeft bij de totstandkoming van het ontwerp IP het plan breed gecommuniceerd en omwonenden de mogelijkheid gegeven om hun mening te geven. Bruikbare suggesties zijn zoveel als mogelijk meegenomen.

Daarna is de formele procedure gestart met de terinzagelegging van het ontwerp IP. Met het organiseren van een inloopavond, het openbaar maken van alle stukken en de mogelijkheden voor eenieder om een zienswijze in te dienen op het ontwerp IP, heeft de provincie hieraan invulling gegeven.

Op basis van het MER, de ontwerpen en op basis van de inbreng van omwonenden zijn keuzes gemaakt. De gemaakte keuzes zijn gemaakt met het oog op het algemeen belang, waarbij niet iedere suggestie of inbreng tot aanpassing van de plannen kan leiden. De provincie heeft wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de mening van bewoners.

Ad 3.

Als gevolg van de rondweg zal er sprake zijn van een toename van geluid aan de westzijde van Voorst en van een afname van geluid in het centrum van Voorst. Uit het MER volgt dat het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ongeveer gelijk blijft. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek volgt voorts dat ter hoogte van de woning van reclamant de geluidsbelasting ruim onder 48 dB (voorkeursgrenswaarde) is berekend.

Uit het in het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof in de omgeving van Voorst ruimschoots beneden de wettelijke normen liggen. De bronbijdrages van het wegverkeer nemen door de aanleg van de rondweg in beperkte mate toe, zodanig dat de concentraties van fijnstof ook na aanleg van de rondweg ruimschoots beneden de wettelijke norm liggen.

Ten aanzien van trillingen is de afstand van de woning van reclamant tot de N345 zodanig dat trillingshinder als gevolg van wegverkeer op voorhand is uitgesloten. Hetzelfde geldt voor andere woningen in de omgeving van de rondweg.

Naar onze mening blijft ter plaatse van de woning van reclamant sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Mocht reclamant echter van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 4.

Bij de totstandkoming van het ontwerp IP is zo zorgvuldig mogelijk gehandeld. Wij nemen afstand van de indruk van reclamant dat het IP van te voren is vastgelegd. Via een proces van onderzoek naar verschillende alternatieven en betrokkenheid van bewoners is gekomen tot het uiteindelijke tracé.

De onderzoeken die in het kader van het IP zijn gedaan, waaronder het milieueffectrapport, zijn uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Bij de totstandkoming van het IP is op verschillende momenten reikwijdte en inhoud van deze onderzoeken getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. Op deze manier is invulling gegeven aan een onafhankelijke toetsing van de plannen en is van een lichtvaardige besluitvorming geen sprake.

Ad 5.

Gedurende het planproces is steeds goed contact onderhouden met de gemeente Voorst op ambtelijk en bestuurlijk niveau. Daarbij is gehandeld vanuit algemeen en provinciaal belang, waarbij eveneens de belangen van de inwoners van de gemeente Voorst zijn afgewogen. De opmerking met betrekking tot de werkwijze van de gemeente Voorst nemen wij voor kennisgeving aan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.25 Reclamant genoemd onder 25

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat, vanwege het verkeersluw maken van de Rijksstraatweg, reclamant aanzienlijke schade ondervindt voor de exploitatie van het aan de Rijksstraatweg gelegen brandstofverkooppunt, en geeft aan geen onderdeel te zijn van de overwegingen;
2. geeft reclamant aan graag een standpunt van de provincie (en wellicht ook de gemeente Voorst) te zien betreffende de verplaatsing van het brandstofverkooppunt.
3. geeft reclamant aan dat het tot verleggen van de rondweg niet kan komen voordat voldoende tegemoet is gekomen aan de problemen en schade die reclamant gaat ondervinden.

Beoordeling

Ad 1 en 3.

In het proces om te komen tot een zorgvuldig besluitvorming zijn de mogelijke gevolgen voor het tankstation meegenomen. De provincie onderkent dat door het wegnemen van het doorgaande verkeer mogelijk schade kan ontstaan door het afnemen van het potentieel aan klanten. Echter de oorzaak en omvang hiervan is vooraf niet vast te stellen. Andere omstandigheden spelen hierbij ook een rol.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van voorliggende nota.

Ad 2.

Vooraf is niet duidelijk welke schade er mogelijk zou gaan optreden. Verplaatsing van een pompstation is een zeer kostbare maatregel. Om deze reden is verplaatsing van het bedrijf niet verder in ogenschouw genomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.26 Reclamant genoemd onder 26

Samenvatting

In deze zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat het voortbestaan van zijn bedrijfspand 't Stationskoffiehuis wordt bedreigd, indien de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden als gevolg van het IP worden belemmerd. Reclamant geeft aan dat de parkeermogelijkheden voor zowel bezoekers als leveranciers in de nieuwe situatie verder, naar de mening van reclamant te ver, van het bedrijfspand zijn gelegen dan in de huidige situatie. Voorts geeft reclamant aan dat de bereikbaarheid van het bedrijfspand afneemt als gevolg van de volgens reclamant onlogische route die de parallelweg volgt;
2. geeft reclamant aan voornemens te zijn om de opstal en terrassen, gelegen naast het bedrijfspand, te renoveren met als doel verhoging van de omzet. Reclamant is van mening dat het IP de groeimogelijkheden verkleint. Reclamant geeft aan dat het risico bestaat dat de gedane investeringen bij realisatie van het IP het beoogde effect zullen missen;
3. stelt reclamant voor om voor het weggedeelte tussen Voorst en de spoorwegovergang een maximumsnelheid van 50 km per uur te hanteren;
4. geeft reclamant aan dat, als gevolg van het IP, de percelen landbouwgrond, sectie K nummers 208, 206 en 334, hun aantrekkelijkheid verliezen doordat de ontstane 'hoeken' op die percelen amper met landbouwvoertuigen te bewerken zijn;
5. geeft reclamant aan dat de voortuin van het woonhuis aan de Korte Breestraat 2 deels zal moeten worden versteend;
6. geeft reclamant aan dat eerdere bezwaren zijn doorgegeven, maar dat daar niets mee is gedaan.

Beoordeling

Ad 1.

De bestaande parkeerhavens ter hoogte van 't Stationskoffiehuis langs de Rijksstraatweg zijn deels gelegen binnen de grenzen van het IP en voorzien van de bestemming "Verkeer". De parkeerhavens zijn toegestaan binnen deze bestemming. De provincie heeft echter als algemeen beleid om parkeerhavens direct langs provinciale wegen te verwijderen, met het oog op de verkeersveiligheid. In overleg met reclamant zal te zijner tijd worden gezien hoe om te gaan met de bestaande parkeerhavens en zullen alternatieven worden besproken.

Vanuit dit provinciale beleid zijn alternatieve parkeerplaatsen opgenomen in het ontwerp IP voor 't Stationskoffiehuis. Nu uit de zienswijze van reclamant blijkt dat er geen draagvlak is voor deze alternatieve parkeerplaatsen, zijn deze alsnog buiten de begrenzing van het IP gelaten.

Voor wat betreft de bereikbaarheid van 't Stationskoffiehuis verandert er als gevolg van het IP niets. Omdat de bestaande parkeerplaatsen langs de Rijksstraatweg niet worden verwijderd in het kader van de realisatie van de rondweg. De parallelweg is zo ontworpen dat een veilige route richting de Korte Breestraat is gewaarborgd. De route zoals deze op basis van het IP is ontworpen, voorkomt een op- en afrit van de Rijksstraatweg en leidt het verkeer via de rotonde naar de Korte Breestraat. Hierdoor neemt eveneens de bereikbaarheid toe.

Ad 2.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan een verzoek tot vergoeding van planschade worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.6 van voorliggende nota.

Ad 3.

Voor een onderbouwing ten aanzien van de keuze voor een maximumsnelheid van 80 km/uur op de Rijksstraatweg, wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze nota.

Ad 4.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Zie hiervoor paragraaf 2.6 van voorliggende nota. Door het schrappen van de parkeervoorziening blijft een grotere deel van het perceel gespaard.

Ad 5.

De parallelweg komt dichtbij de oprit van de woning aan de Korte Breestraat te liggen. Wanneer aanpassingen aan de oprit van de woningen nodig zijn om aan te sluiten op de parallelweg zullen deze werkzaamheden voor kosten van de provincie zijn.

Ad 6.

In het kader van de grondaankoop lopen er uitvoerige gesprekken met reclamant. Onderdeel van deze gesprekken is de mailcorrespondentie waar reclamant op doelt. De provincie gaat zorgvuldig om met wensen van belanghebbende. De provincie staat echter ook voor een bredere belangafweging waardoor individuele wensen niet altijd gehonoreerd kunnen worden.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant genoemd onder 26, wordt nabij het bedrijfspand 't Stationskoffiehuis de bestemming "Verkeer" verkleind.

3.27 Reclamant genoemd onder 27

Deze zienswijze betreft een aanvulling op de zienswijze van reclamant genoemd onder 5 (paragraaf 3.5 van deze zienswijzennota).

De zienswijze richt zich zowel op het ontwerp IP als op de ontwerp beschikking hogere grenswaarden. Onderstaand worden alleen de zienswijzen samengevat en beoordeeld die betrekking hebben op het IP.

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat een deel van Landgoed Beekzicht als speerpunt binnen de landschappelijke inpassing moet worden aangemerkt. Reclamant is van mening dat, naast de aanplant van extra bomen, extra versterking nodig is teneinde de samenhang tussen het westelijke en het oostelijke deel van de Rijksstraatweg te borgen en de doorsnijding van het Landgoed te kunnen compenseren. Dit is van belang in verband met de rangschikking van het landgoed onder de Natuurschoonwet 1928.
2. geeft reclamant aan dat bij de uitwerking van de inpassingopgave rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van de twee Rijksmonumenten, de oorspronkelijke bouwplaats van het 'Huis Beekzicht', de villa, de aanwezigheid van de Voorsterbeek en het restant van de molen aan die beek. Deze worden niet vermeld in het IP.
3. geeft reclamant aan dat de bereikbaarheid van de boerderij 'Adelaar' en de bijbehorende camping verslechtert.
4. geeft reclamant aan te twijfelen over de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de panden aan de Rijksstraatweg nr. 32, nr. 34, nr. 36 en nr. 42.
5. geeft reclamant aan dat de bereikbaarheid van boerderij 'De Kolke' verslechtert, wat volgens reclamant zal leiden tot waardevermindering en exploitatieschade.

Beoordeling

Ad 1.

Bij de uitwerking van het ontwerp is veel aandacht besteed aan een goede landschappelijke inrichting. De weg doorsnijdt in het noorden een landgoed. Hier geldt dat extra zorgvuldigheid geboden is. In dat kader is een landschapsplan opgesteld. In dit landschapsplan is extra aandacht besteed aan de inpassing van de weg in het landgoed. Dit is samen gedaan met de beheerder van het landgoed. Het resultaat hiervan is opgenomen in het landschapsplan. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. Ook is het lengteprofiel van de weg ter hoogte van het landgoed aangepast. De lengteas van de bestaande weg kan maximaal een halve meter zakken. Het lengteprofiel dat onderdeel uitmaakt van het IP is hierop aangepast. Hiermee is de relatie tussen weg en tolguis zoveel mogelijk behouden. Daarnaast is, om het ruimtebeslag verder te beperken tussen de uitrit van Rijksstraatweg 49 en de bestaande te handhaven sloot, een duiker opgenomen in plaats van een sloot.

Voor wat betreft de snelheidsverlaging wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

Naar onze mening is hiermee de samenhang met betrekking tot Landgoed Beekzicht voldoende gewaarborgd.

Ad 2.

De genoemde monumenten liggen buiten de gronden waarop het IP betrekking heeft. Wel kan het IP invloed hebben op de samenhang tussen de monumenten. Zoals genoemd onder ad 7., is naar onze mening de samenhang met betrekking tot Landgoed Beekzicht, inclusief bijbehorende monumenten, voldoende gewaarborgd.

Hoofdstuk 6.7 van de Toelichting op het IP wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangevuld.

Ad 3.

Zie voor de beoordeling de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd onder paragraaf 3.22 ad 4.

Ad 4.

Voor de ontsluiting van de panden aan de Rijksstraatweg nr. 32, nr. 34, nr. 36 en nr. 43 geldt dat zij in de toekomstige situatie zullen ontsluiten op de parallelweg. Vanaf de parallelweg kan de N345 op worden gereden. Deze aansluiting voldoet aan de eisen voor een verkeersveilige kruising op een gebiedsontsluitingsweg. De kruising is duidelijk herkenbaar voor de overige weggebruikers. De panden ontsluiten niet meer rechtstreeks op een gebiedsontsluitingsweg, wat per saldo een verbetering oplevert voor de verkeersveiligheid.

Ad 5.

In de huidige situatie kan boerderij 'De Kolke' worden bereikt via de Klarenbeekseweg, waarbij een route door het dorp Voorst genomen moet worden. In het ontwerp is aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de boerderij. Na aanleg van de rondweg is boerderij 'De Kolke' direct vanaf de Rijksstraatweg via de nieuw aan te leggen parallelweg te bereiken. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie (kortere route).

Mocht reclamant echter van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende reactienota.

Conclusie

Naar aanleiding van onder andere deze zienswijze wordt het IP gewijzigd vastgesteld. De grens van de bestemming "Verkeer" voor de Rijksstraatweg ten noorden van de noordelijke rotonde, wordt ten opzichte van het ontwerp IP drie meter naar het westen verlegd. Daarnaast wordt hoofdstuk 6.7 van de Toelichting op het IP naar aanleiding van deze zienswijze aangevuld met genoemde Rijksmonumenten. Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP. In het landschapsplan is de goede landschappelijke inpassing van de weg in het landgoed geborgd.

3.28 Reclamant genoemd onder 28

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat het milieueffectrapport (MER) weinig tot geen aandacht schenkt aan de mogelijke gevolgen die de uitstoot van fijnstof en roetdeeltjes als gevolg van de nieuwe rondweg heeft op gevoelige gewassen, waaronder het gewas Ilex Verticillata. Reclamant stelt dat fijnstof de kwaliteit van dit gewas aantast.
2. wordt aangegeven dat, vanwege de aanwezigheid van kostbaar materiaal, reclamant niet zit te wachten op nieuwsgierige mensen. Reclamant verzoekt een natuurlijke afscheiding tegen inkijk en fijnstof.
3. wordt aangegeven dat het netto teeltoppervlak lager uitkomt. Reclamant verzoekt om compensatie van het verloren oppervlak in geld dan wel in grond. Tevens verzoekt reclamant een tegemoetkoming in de inkomstenderving.
4. Geeft reclamant aan het onwenselijk te vinden dat in de nabijheid van de teelt een dassentunnel wordt gerealiseerd en verzoekt de provincie rekening te houden met de eigendommen van reclamant.
5. geeft aan dat onvoldoende en onvoldoende tijdig is geïnformeerd over de aanpassingen van het huidige tracé.

Beoordeling

Ad 1.

Uit het, in het kader van het IP uitgevoerde, luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof in de omgeving van Voorst, circa $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ruimschoots beneden de wettelijke norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liggen. De bronbijdrages van het wegverkeer nemen door de aanleg van de rondweg in beperkte mate toe, zodanig dat de concentraties van fijnstof ook na aanleg van de rondweg ruimschoots beneden de wettelijke norm blijven. De wettelijke norm is gericht op mensen en niet op gewassen. De berekeningen geven echter aan dat de toenames van fijnstof, met een gemiddelde toename van $0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en een maximale toename van $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, zeer beperkt zijn. Aantoonbare effecten als gevolg van de rondweg op gewassen is daarmee uitgesloten.

Mocht reclamant echter van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan een verzoek tot vergoeding van planschade worden ingediend, zie hiervoor paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 2.

Ter hoogte van het perceel van reclamant is in het IP deels een geluidswal voorzien. Deze wal wordt aangelegd omdat deze vanuit akoestisch oogpunt noodzakelijk is. Tevens zorgt deze wal voor een afscherming van het perceel van reclamant.

In het wegontwerp en het landschapsplan is uitgegaan van doortrekking van de wal. Ter hoogte van het perceel van reclamant bestaat de intentie om de wal te voorzien van beplanting. Een en ander is toegestaan op basis van dit IP.

Voor een verdere onderbouwing van de reikwijdte van het IP wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Ad 3.

Door de aanleg van de rondweg wordt het teeltoppervlak van het bedrijf van reclamant inderdaad verkleind. Het tracé is aangepast om zoveel mogelijk gronden van reclamant te ontzien. Het is niet te voorkomen dat toch enig teeltoppervlak van reclamant benodigd is voor aanleg van de rondweg.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze nota.

Ad 4.

In het ecologisch onderzoek is een dassentunnel voorzien. De locatie daarvoor is vastgelegd in het landschapsplan. Deze locatiekeuze is gebaseerd op de migratieroute van de das. Hierbij is rekening gehouden met perceel van Reclamant. Er is geen dassentunnel voorzien op het perceel van reclamant.

Ad 5.

De keuze voor het tracé, de totstandkoming van de wegontwerpen en totstandkoming van het (ontwerp) IP is zo zorgvuldig mogelijk gecommuniceerd.

Met het organiseren van verschillende inloopavonden, openbaar maken van alle stukken en de mogelijkheden voor een eder om een zienswijze in te dienen op het ontwerp IP, heeft de provincie hieraan invulling gegeven. De uitbuiging in westelijke richting is ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp IP kenbaar gemaakt gecommuniceerd, bij onder andere een informatieavond en de gebruikelijke wijze van terinzagelegging.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.29 Reclamant genoemd onder 29

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan Stichting Voorster Dorp en buitengebied Autoluw een machtiging te hebben gegeven om namens reclamant een zienswijze in te dienen;
2. verzoekt reclamant de provincie de geluidswal ten zuiden van de rondweg op het tracé tussen Hezeweg en Kruisweg door te trekken tot bijna aan de Kruisweg om vervolgens geleidelijk af te laten lopen tot de zichtwal van 0,5 meter;
3. geeft reclamant aan een nog meer verdiepte ligging op prijs te stellen in verband met het openhouden van de zichtlijnen en het verminderen van de geluidsbelasting ter plekke.

In een aanvulling op de zienswijze maakt reclamant bezwaar tegen het feit dat er geen nieuwe akoestische metingen zijn gedaan na het in zuidwestelijke richting verleggen van de rondweg. Deze aanvulling is gedateerd op 17 juli 2013. Omdat de aanvulling na het verstrijken van de termijn (uiterste datum 11 juli 2013) is verzonden en niet een nadere onderbouwing bevat van een tijdig ingediende zienswijze, wordt de aanvulling buiten beschouwing gelaten.

Beoordeling

Ad 1.

In de zienswijze is aangegeven dat het bezwaar deels loopt via Stichting Autoluw Voorst. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd onder paragraaf 3.43.

Ad 2.

In het ontwerp IP zijn uitsluitend de wettelijk noodzakelijke geluidmaatregelen opgenomen. Voor het overige laat het IP ruimte voor de realisering van verkeersvoorzieningen e.d.

Ter hoogte van de Kruisweg aan de zuidzijde is in het landschapsplan van de rondweg een laag walletje doorgetrokken (0,5 meter boven maaiveld). Conform het landschapsplan is een deel van deze wal voorzien van beplanting (houtwal, zie doorsnede f). Via een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat de maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te zijn alvorens de nieuwe rondweg gebruikt mag worden voor gemotoriseerd verkeer. Zie hiervoor artikel 4.3.1 sub c en bijlage 3 van het IP.

Voor een verdere onderbouwing van de reikwijdte van het IP wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Ad 3.

Eén van de uitgangspunten van het IP is om de rondweg, waar mogelijk, lager aan te leggen ter beperking van de effecten op landschap. In de omgeving van de Enkweg is, in aansluiting op het advies van de Commissie voor de m.e.r., bijzondere aandacht besteed aan het viaduct. Om de omvang van het viaduct in het landschapsbeeld te beperken en de hoogte te beperken vanwege de molenbiotoop, is de rondweg op deze locatie verder verdiept. Een bijkomend voordeel hiervan is het behoud van de open ruimte op de enk. De weg wordt namelijk iets sterker verdiept ter plaatse van de Enkweg en de molen. Dit is voldoende voor een goede akoestische en landschappelijke inpassing. Verdieping van de rondweg over een langer traject

stuit op financiële bezwaren, mede vanwege de randvoorwaarden voor drooglegging en grondwaterstand.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.30 Reclamant genoemd onder 30

Reclamanten machtigen Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw om ook een zienswijze in te dienen tegen de Beschikking hogere waarden.

Echter, Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw hebben hier geen gebruik van gemaakt en alleen tegen het ontwerp IP een zienswijze ingediend. Dit betekent dat er geen zienswijze op de Beschikking hogere waarden door reclamanten is ingediend..

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd onder paragraaf 3.43.

3.31 Reclamant genoemd onder 31

De zienswijze richt zich zowel op het ontwerp IP als op de ontwerp beschikking hogere waarden. Aangezien in de zienswijze geen duidelijk onderscheid is gemaakt tussen beide onderwerpen, zal de gehele zienswijze in de procedure van het IP betrokken worden.

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat het perceel aan de Klarenbeekseweg nr. 29 langs de noordelijke en oostelijke grenzen gronden verliest;
2. geeft reclamant aan dat schade ontstaat ten gevolge van hogere geluidsbelasting, privacy vermindering, fijnstof, verminderd uitzicht, omgevingsverslechtering, tijdelijke hinder en omrijden;
3. geeft reclamant aan van de gemeente toestemming te hebben voor de bouw van drie woningen met bijgebouwen. Dit is vastgelegd in een functieveranderingsplan met een voorwaardelijke verplichting om een substantiële bijdrage te leveren aan de landschappelijke kwaliteit door aanplant en inrichting van erf en omliggende gronden op straffe van een geldboete. Reclamant verwacht door de ontneming/aankoop van gronden voor de rondweg een claim van de gemeente voor het niet voldoen aan de voorwaardelijke verplichting;
4. geeft reclamant aan waardevermindering te voorzien voor zowel de bestaande boerderij als de toekomstige dubbele woning. Reclamant verzoekt de provincie uit te zien naar andere oplossingen waardoor het desbetreffende perceel minder geschaad wordt. Het laten vervallen van de parallelweg ziet reclamant als mogelijke oplossing.

Beoordeling

Ad 1.

Naar aanleiding van deze zienswijze is nogmaals bezien of voor de realisering van de fietstunnel ter hoogte van het perceel van reclamant, gronden van reclamant nodig zijn. Gebleken is dat gebruik van de gronden van reclamant waarop de recente wijziging van het bestemmingsplan berust niet noodzakelijk is. Dit kadastrale perceel kan worden ontzien. De begrenzing van het IP is aangepast zodat dit kadastrale perceel van reclamant buiten de begrenzing van het IP komt te liggen.

Mocht reclamant van mening zijn dat, als gevolg van het IP, schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Ad 2.

Voor geluid resteert na het nemen van maatregelen, namelijk de toepassing van stil asfalt en een geluidswal van 2 meter hoogte en 110 meter lang, een hogere waarde van 49 dB op de tweede woonlaag van de woning van reclamant. Met deze waarde wordt voldaan aan de wettelijke normen én het provinciaal hogere waarden beleid.

Over de aantasting van privacy kan worden opgemerkt dat tussen het perceel van reclamant en de rondweg ten zuiden van de Klarenbeekseweg een wal wordt aangelegd. Deze wal is in het IP vastgelegd. Ten noorden van de Klarenbeekseweg wordt ook een bomenhrij gerealiseerd, die in het IP is vastgelegd. Hierdoor zal een eventuele inbreuk op de privacy zeer beperkt zijn.

De emissie van fijnstof vanwege het wegverkeer op de toekomstige rondweg is beperkt. De heersende concentraties van fijnstof zowel voor als na aanleg van de rondweg blijven ruimschoots beneden de wettelijke norm.

Wij zijn daarom van mening dat ook na aanleg van de rondweg sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Tijdens de aanleg van de nieuwe rondweg zal tijdelijk sprake zijn van hinder. Om overlast in deze fase te beperken, worden bij de aanbesteding hierover afspraken gemaakt. Ook worden omwonenden van tevoren geïnformeerd waar, wanneer en welke werkzaamheden plaatsvinden.

De omrijdschade die reclamant voorziet, is zeer beperkt. In de huidige situatie kan reclamant via de Klarenbeekseweg naar de Rijksstraatweg rijden. In de nieuwe situatie loopt de route via de parallelweg naar de Rijksstraatweg. De nieuwe route naar de Rijksstraatweg is circa 100 meter langer dan de huidige route. De aansluitingen op de Rijksstraatweg waar de nieuwe en de huidige routes uitkomen, liggen circa 350 meter uit elkaar. Daarmee zal reclamant maximaal 450 meter moeten omrijden in de nieuwe situatie. Dit achten wij acceptabel.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van voorliggende nota.

Ad 3.

Naar aanleiding van de zienswijze is het IP geoptimaliseerd. Hiermee wordt het bestaande wijzigingsplan en de daarin opgenomen voorwaardelijke verplichting gerespecteerd.

Ad 4.

De provincie is niet voornemens de parallelweg aan de westzijde van het tracé te laten vervallen. Voor een onderbouwing ten aanzien van de parallelweg, wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze nota.

Nadat het IP onherroepelijk is geworden kan een eventuele aanvraag om planschade plaatsvinden, waarbij de beoordeling omtrent waardevermindering van de woning of andere financiële schade aan de orde kan komen.

Mocht reclamant van mening zijn dat als gevolg van het IP schade wordt geleden, dan kan reclamant een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van voorliggende nota.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. Ter hoogte van het perceel van reclamant is de plangrens aangepast, waardoor de gronden van reclamant buiten de begrenzing van het IP zijn gelegen.

3.32 Reclamant genoemd onder 32

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat de route van en naar het sportterrein aan de Beelelaan aanzienlijk veiliger wordt voor fietsers uit het dorp Voorst, maar naar de mening van reclamant geldt dit niet voor de fietsers uit het dorp Empe. Reclamant geeft aan dat het oversteken van de N345 in Empe en het fietsen via het fietspad aan de oostzijde van de N345 een verkeersonveilige situatie is, zeker voor jeugdige fietsers. Daarom pleit reclamant voor een tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de N345, waarmee fietsers vanaf de kern van Empe via de westzijde van de N345 de zuidelijke rotonde kunnen bereiken, om daar op een veilige manier de weg over te kunnen steken;
2. In het kader van het fietspad verzoekt reclamant de provincie af te stemmen met het project 'bocht bij Empe'.

Beoordeling

Ad 1.

De fietspaden aan de west- en oostzijde van de N345 ten zuiden van de zuidelijke rotonde van het IP vallen grotendeels buiten het plangebied en dus buiten de scope van het IP. Zie verder de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd onder paragraaf 3.10, ad 6. en 7.

Ad 2.

De fietspaden aan de west- en oostzijde van de N345 ten zuiden van de zuidelijke rotonde vallen buiten de scope van het IP en worden niet in het kader van het IP gezien. Parallel aan de rondweg Voorst werkt de provincie echter aan oplossingen om de verkeersveiligheid in de bocht bij Empe te vergroten. Binnen de provincie vindt in het kader van het project IJsselsprong afstemming plaats tussen de verschillende projecten in het gebied. Ook hier valt het fietspad buiten de scope.

Momenteel is er geen aanleiding om de fietspaden te verbreden. Bij het eerst volgende groot onderhoud aan de N345 tussen Voorst en de bocht bij Empe (trajectverkenning) wordt, in samenhang met de aansluitende delen, bezien op welke wijze het beste kan worden omgegaan met de fietspaden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.33 Reclamant genoemd onder 33

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan dat de informatieverstrekking over de rondweg N345 omvangrijk en onoverzichtelijk is en bekruipt reclamant het gevoel dat de provincie dit met opzet doet om het aantal bezwaren te reduceren. Tevens geeft reclamant aan dat ondernemers in het dorp niet blij worden van de rondweg.
2. geeft reclamant aan dat niet helder is hoe de beslissing voor de westelijke variant van de rondweg tot stand is gekomen. Hierbij noemt reclamant hogere kosten, barrièrewerking en hogere geluidsbelasting als argument om niet te kiezen voor de westelijke variant.
3. geeft reclamant aan de keuze voor een parallelweg niet te begrijpen. Deze parallelweg moet er komen om het landbouwverkeer, en dan met name de firma Hofmeijer, te ontsluiten. Reclamant vraagt zich af of hier geen betere oplossing voor is.

Beoordeling

Ad 1.

Zie voor de beoordeling de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd onder paragraaf 3.8 ad 1. en reclamant genoemd onder paragraaf 3.11 ad 1.

Ad 2.

Zie voor de beoordeling ten aanzien van de beslissing voor de westelijke variant de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd onder paragraaf 3.23 ad 4.

Zie voor de beoordeling van de verschillen in kosten tussen de westelijke en oostelijke variant de overwegingen zoals opgenomen bij de beoordeling van reclamant genoemd onder paragraaf 3.13 ad 7.

Ad 3.

Voor een onderbouwing van de parallelweg, wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van deze nota.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.34 Reclamant genoemd onder 34

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

3.35 Reclamant genoemd onder 35

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

3.36 Reclamant genoemd onder 36

Samenvatting

De zienswijze omvat een deel dat betrekking heeft op het besluit hogere waarden en een deel dat betrekking heeft op het IP.

Voor zover de samenvatting en beoordeling van de zienswijze betrekking heeft op de procedure hogere waarden verwijzen wij naar de procedure en besluitvorming in dat kader.

Onderstaand wordt de zienswijze voor zover betrekking hebbend op het IP samengevat en beoordeeld.

In de zienswijze:

1. vraagt reclamant, gezien de geprojecteerde geluidswal, rekening te houden met de zichtlijnen vanuit zijn woning op het open landschap;
2. wil reclamant graag in de gelegenheid gesteld worden om een stuk 'restgrond' te verwerven;
3. plaatst reclamant vraagtekens bij nut en noodzaak van de fietstunnel en is reclamant benieuwd naar eventuele ongewenste neveneffecten;
4. geeft reclamant aan dat de effecten van fijnstof op de gezondheid van de mens niet is meegenomen in de achterliggende onderzoeken;
5. vraagt reclamant zich af of het gehanteerde groeimodel in het verkeersmodel wel klopt.

Beoordeling

Ad 1.

De geprojecteerde geluidswal is in het IP opgenomen om ter hoogte van de woning van reclamant en de naastgelegen woning te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid van 48 dB. De geprojecteerde geluidswal heeft een hoogte van 2 meter en is opgenomen in het IP. Hiermee wordt een goed akoestisch milieu voor de woning van reclamant bewerkstelligd. De zichtlijnen vanuit de woning richting het noorden worden door deze geluidswal onderbroken. Om bepaalde zichtlijnen te handhaven, zou de geluidswal moeten worden onderbroken, waardoor de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde zou uitkomen. Daarom worden op deze locatie geen zichtlijnen gecreëerd.

Ad 2.

Dit onderdeel van de zienswijze heeft geen betrekking op het IP. De provincie verwerft de gronden, indien die nodig zijn voor de nieuwe infrastructuur, zoals afgebakend binnen de plangrens van het IP. Daarbij komt het voor dat meer gekocht moet worden dan benodigd is voor de realisatie van de weg, waardoor rest/ruilgronden beschikbaar komen. Deze restgronden zullen in eerste instantie aangewend worden om het project te realiseren. Mochten gronden overblijven waar niet direct een bestemming voor is dan zal de provincie deze gronden alsnog verkopen.

Ad 3.

Met het doel de barrièrewerking van de westelijke rondweg te verminderen en de toegankelijkheid van het buitengebied te vergroten, is in het ontwerp van de westelijke rondweg een fietstunnel in de Klarenbeekseweg opgenomen. Het gedeelte van de Klarenbeekseweg aan de oostzijde van de rondweg maakt onderdeel uit van een recreatieve fietsroute.

Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de fietstunnel ongewenste neveneffecten heeft. Een significant (ongewenst) neveneffect op de geluidsbelasting op de woning van reclamant

vanwege het onderbreken van de wal ter hoogte van de fietstunnel wordt niet verwacht, vanwege de afstand tussen deze wal en de woning van reclamant.

Ad 4.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, dat in het kader van het IP is uitgevoerd, volgt dat de achtergrondconcentraties van fijnstof en NO₂ in de omgeving van Voorst ruimschoots beneden de wettelijke norm liggen. De bijdrages van het wegverkeer op de rondweg zorgen voor een minimale toename van de concentratie fijnstof en NO₂. Ook na de aanleg van de rondweg wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke norm voor luchtkwaliteit.

In tegenstelling tot hetgeen reclamant beweert, heeft wel degelijk adequaat onderzoek naar de luchtkwaliteit plaatsgevonden. In het onderzoek zijn berekeningen gedaan volgens de landelijk geldende voorschriften voor luchtkwaliteitsonderzoek, waarbij rekening is gehouden met de verkeersintensiteiten en afwikkeling van verkeer op kruispunten en rotondes. Reclamant geeft geen reden aan waarom het luchtkwaliteitsonderzoek niet adequaat zou zijn.

Ad 5.

Voor een onderbouwing ten aanzien van de gebruikte verkeerscijfers in het verkeersonderzoek, wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze nota.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.37 Reclamant genoemd onder 37

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

3.38 Reclamant genoemd onder 38

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan Stichting Voorster Dorp en buitengebied Autoluw een machtiging te hebben gegeven om namens reclamant een zienswijze in te dienen.
2. maakt reclamant bezwaar tegen de wijze waarop het plan vorm geeft aan de parallelweg langs de rotonde. Reclamant geeft aan dat de parallelweg niet conform het milieueffectrapport (MER) is en daarmee procedureel onjuist. Tevens wordt aangegeven dat de onderbouwing (nut en noodzaak) van een parallelweg onvoldoende is. Nader onderzoek moet minimaal in beeld brengen welke alternatieven mogelijk zijn en welke meerwaarde de parallelweg biedt.
3. geeft reclamant aan dat het karakter van de omgeving door de parallelweg teniet wordt gedaan door de breedte die de rondweg inclusief de parallelweg heeft.

Beoordeling

Ad 1.

In de zienswijze is aangegeven dat de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd onder paragraaf 3.43.

Ad 2 en 3.

Voor een onderbouwing ten aanzien van de parallelweg wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van deze nota. Voor wat betreft de m.e.r.-procedure wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze zienswijzennota en de robuustheidsanalyse op het MER. Op basis van deze laatste analyse is geconcludeerd dat het voorkeursalternatief geen significante andere effecten laat zien dan het MER-alternatief, waarmee het MER kan dienen als bouwsteen in de besluitvorming in het IP.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.39 Reclamant genoemd onder 39

Reclamant heeft zowel een zienswijze tegen de ontwerp beschikking hogere waarden als een zienswijze tegen het ontwerp IP ingediend. Voor de overwegingen naar aanleiding van de zienswijze tegen de ontwerp beschikking hogere waarden wordt verwezen naar hoofdstuk 6 ad 5 van genoemde beschikking.

Onderstaand is alleen de zienswijze samengevat en beoordeeld die betrekking heeft op het IP.

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

3.40 Reclamant genoemd onder 40

Samenvatting

In de zienswijze:

1. geeft reclamant aan Stichting Voorster Dorp en buitengebied Autoluw een machtiging te hebben gegeven om namens reclamant een zienswijze in te dienen.

In een aanvulling op de zienswijze maakt reclamant bezwaar tegen feit dat er geen nieuwe akoestische metingen zijn gedaan na het in zuidwestelijke richting verleggen van de rondweg. Deze aanvulling is gedateerd op 19 juli 2013. Omdat dit na het verstrijken van de inspraaktermijn is, de uiterste datum was 11 juli 2013, wordt deze aanvulling niet in behandeling genomen.

Beoordeling

Ad 1.

In de zienswijze is aangegeven dat Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen.

3.41 Reclamant genoemd onder 41

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

3.42 Reclamant genoemd onder 42

Deze zienswijze is te laat (13 juli 2013) ingediend en wordt daarom niet in behandeling genomen.

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw gemachtigd is een zienswijze namens reclamant in te dienen. Voor de samenvatting en inhoudelijke beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

3.43 Reclamant genoemd onder 43

De zienswijze van reclamant genoemd onder 43 is ingediend namens 10 reclamanten. Van deze 10 reclamanten hebben 5 reclamanten tijdig expliciet bij ons kenbaar gemaakt de Stichting Voorster Dorp te hebben gemachtigd namens hen een zienswijze in te dienen. Daarnaast hebben nog 5 reclamanten die niet tijdig door de Stichting Voorster Dorp zijn opgegeven zelf tijdig expliciet bij ons kenbaar gemaakt de Stichting te hebben gemachtigd namens hen een zienswijze in te dienen.

De reclamanten die tijdig bij ons hebben aangegeven de Stichting te machtigen zullen persoonlijk worden geïnformeerd over de beoordeling van de zienswijze. Voor de 5 reclamanten die geen machtiging hebben ingediend wordt het contactadres van de Stichting gebruikt. De Stichting wordt geacht deze reclamanten te informeren over de beoordeling. Van de volgende reclamanten hebben wij een tijdige machtiging ontvangen:

- Reclamant genoemd onder 18
- Reclamant genoemd onder 20
- Reclamant genoemd onder 29
- Reclamant genoemd onder 30
- Reclamant genoemd onder 34 (niet tijdig genoemd door reclamant 43)
- Reclamant genoemd onder 35 (niet tijdig genoemd door reclamant 43)
- Reclamant genoemd onder 37 (niet tijdig genoemd door reclamant 43)
- Reclamant genoemd onder 39 (niet tijdig genoemd door reclamant 43)
- Reclamant genoemd onder 40 (niet tijdig genoemd door reclamant 43)
- Reclamant genoemd onder 41

Van Reclamant genoemd onder 45 hebben wij niet tijdig de machtiging ontvangen maar deze is wel genoemd in de opgave van reclamant 43 die tijdig is binnen gekomen. Van Reclamant 42 hebben wij niet tijdig een machtiging ontvangen en deze is ook niet tijdig genoemd de reclamant 43.

Reclamanten genoemd in paragraaf 3.29, 3.38 en 3.40 hebben tevens een aantal aanvullende zienswijzen ingebracht.

Samenvatting

1. Als de probleemstelling breder wordt getrokken, is een veel betere oplossing mogelijk, die ook kan rekenen op veel draagvlak. Alle dorps- en wijkraden, de plaatselijke industrie en diverse belangengroepen hebben hun voorkeur uitgesproken voor een regionale variant ten oosten van het Apeldoorns Kanaal. Indien deze variant wordt uitgebreid met een aftakking naar de zuidelijke IJsselbrug zullen ook De Hoven en Voorst worden ontlast van vrijwel al het doorgaande verkeer. Met een regionale oplossing kan circa 70% - 80% van het verkeer door Voorst worden geweerd.
2. Reclamanten maken bezwaar tegen een westelijke rondweg boven een oostelijke rondweg, om de volgende redenen:
 1. er is geen draagvlak voor een krappe rondweg onder de bewoners van Voorst;
 2. er is geen objectieve afweging gemaakt tussen een oostelijke en westelijke rondweg:
 - a. de oostelijke rondweg scoort volgens de commissie voor de m.e.r. (cie m.e.r.) beter dan de westelijke rondweg;

- b. de aspecten barrièrewerking, ruimtegebruik en kosten zijn niet expliciet benoemd in het MER. Hierop scoort de westelijke rondweg slechter dan de oostelijke rondweg;
 - c. de verdiepte oostelijke rondweg past binnen het budget van 27 miljoen en leidt tot minder barrièrewerking;
 - d. de verdiepte oostelijke rondweg is niet expliciet vergeleken met de oostelijke en westelijke rondweg in de tracékeuzenotitie;
 - e. volgens de cie m.e.r. scoort de oostelijke rondweg (en zeker de verdiepte oostelijke rondweg) beter dan de westelijke rondweg;
 - f. gezien het huidige aantal woningen met een hoge geluidsbelasting, blijkt dat het MER niet correct was;
 - g. bij de keuze voor een westelijke rondweg had expliciet moeten worden besloten dat de landschappelijke effecten zwaarder wegen dan de effecten op archeologie, barrièrewerking en ruimtegebruik.
3. Het alternatief in het IP wijkt af van het alternatief in het MER. De negatieve effecten van de uitbuiging van de weg wegen niet op tegen de voordelen van de uitbuiging. Dit alternatief pakt slechter uit dan het alternatief in het MER. Er dient daarom een nieuwe integrale afweging te worden gemaakt. De negatieve effecten zijn:
- meer geluidsbelasting op woningen;
 - meer planschade;
 - negatieve gevolgen voor natuur;
 - groter ruimtebeslag op AMK terrein Prumenakker; en
 - hogere kosten door een langer tracé.
4. Het alternatief in het IP wijkt af van het alternatief in het MER. Wij maken bezwaar tegen de volledige parallelweg. Als alternatief hiervoor kunnen de Noordemperweg en de Hooistraat worden benut. Of kan het landbouwverkeer op de rondweg worden toegelaten door middel van uitwijkhavens conform de rondweg bij Lochem. De nadelen van de volledige parallelweg zijn:
- een groter ruimtebeslag;
 - grotere barrièrewerking;
 - sluipverkeer over de parallelweg;
 - meer overlast voor aanwonenden;
 - hogere kosten.
5. Het alternatief in het IP wijkt af van het alternatief in het MER. Reclamanten maken bezwaar tegen de afbuiging van de parallelweg bij Bolkhofsweg ten zuiden van het bosje met de kamsalamander. De parallelweg dient te worden afgebogen naar de Bolkhofsweg ten noorden van het bosje. Dit levert de volgende voordelen op:
- handhaving van het open karakter van de Enk;
 - handhaving van de zichtlijnen vanaf de Kruisweg/Bolkhofsweg;
 - de biotoop van de kamsalamander wordt niet volledig ingesloten;
 - het buurtrestaurant van stichting DOE aan de Bolkhofsweg wordt ontzien.
6. Reclamanten vragen de financiering voor de herinrichting van de Rijksstraatweg te garanderen voordat het IP wordt vastgesteld.
7. Reclamanten vragen de financiering van de gewenste landschapsversterkende maatregelen te garanderen voordat het IP wordt vastgesteld.

Bij punt 2 verwijzen de indieners van de zienswijze naar een brief aan Gedeputeerde Staten d.d. 7 november 2010 en een brief aan Gedeputeerde Staten d.d. 14 januari 2012.

Beoordeling

Ad 1.

Een regionale oplossing is op twee momenten onderzocht:

- in de Verkenning onderliggend wegennet Stedendriehoek (2007);
- in de Verkenning N345 Voorst (2010).

De Verkenning onderliggend wegennet (OWN) Stedendriehoek (Apeldoorn – Deventer – Zutphen) is een studieproject dat met de provincie Gelderland als trekker is uitgevoerd door een ambtelijke projectgroep. Opdrachtgever was de Stuurgroep Stedendriehoek, bestaande uit de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Lochem, Voorst en Zutphen. Het doel van de verkenning is om gezamenlijk de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen op de provinciale wegen in de Stedendriehoek in beeld te brengen en oplossingsrichtingen te verkennen. In de Verkenning zijn diverse maatregelen in de nabijheid van het Apeldoorns Kanaal onderzocht, te weten:

1. het opwaarderen van de weg langs het Apeldoorns Kanaal;
2. bovenstaande maatregel onder 1, plus een nieuwe aansluiting op de A50;
3. een nieuwe weg parallel aan het Apeldoorns Kanaal.

In de verkenning zijn expliciet de volgende centrale vragen gesteld: *“Welke regionale netwerkvarianten zijn een goed alternatief voor lokale omleggingen?”* En: *“Wat is de samenhang tussen de netwerkvarianten?”*. Ten aanzien van de problematiek in Voorst is onder meer het volgende op basis van modelmatige verkeersberekeningen geconcludeerd: *“maatregelen in de buurt van het Apeldoorns Kanaal hebben onvoldoende effect om probleemoplossend te zijn voor de kernen op de corridor N345 Apeldoorn – Zutphen”*. De projectgroep van de verkenning adviseert daarom verder te studeren per corridor, waaronder de corridor N345 Apeldoorn – Zutphen.

In de verkenning N345 Voorst in 2010 is een groot aantal oplossingsrichtingen op hun effecten beschouwd, zowel oplossingsrichtingen op lokaal als op regionaal schaalniveau. Onder de beschouwde oplossingsrichtingen waren ook maatregelen langs het Apeldoorns Kanaal, inclusief een aftakking naar de zuidelijke IJsselbrug bij Zutphen. Uit de Verkenning zijn de oplossingsrichtingen “westelijke rondweg” en “oostelijke rondweg” als beste oplossingen naar voren gekomen. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is de Verkenning ter advisering voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r. (Cie m.e.r.). De Cie m.e.r. heeft hierover in februari 2011 haar advies uitgebracht. Volgens de Cie m.e.r. is het afvallen van de overige oplossingsrichtingen voldoende en zorgvuldig onderbouwd.

Gezien het onderzoek van de afgelopen jaren en het toetsingsadvies van de Cie m.e.r. is de provincie van mening dat de mogelijke alternatieven voor een rondweg om Voorst voldoende zijn onderzocht en zorgvuldig zijn afgewogen. Er is geen aanleiding om een regionale oplossing opnieuw te overwegen.

Voor een nadere toelichting op het standpunt van de provincie wordt verwezen naar bijlage 1 van het rapport “Beantwoording zienswijzen MER N345 rondweg Voorst” van januari 2012.

Ad 2.1 (draagvlak)

De keuze voor een westelijke rondweg is mede gemaakt op basis van het draagvlak voor de alternatieven. Om het draagvlak in beeld te brengen, is een uitgebreid communicatie- en participatieproces opgezet, met onder meer tekensessies (waarin bewoners en belanghebbenden alternatieven en maatregelen konden inbrengen) en inloopavonden. Hiernaast waren er de formele mogelijkheden om zienswijzen in te dienen op de Notitie

reikwijdte en detailniveau (onderdeel van de m.e.r.-procedure), het MER en het IP. Ook zijn er twee acties opgezet op initiatief van bewoners van Voorst, waaronder een handtekeningenactie en een burgerinitiatief. Beide acties hadden tot doel om een regionaal alternatief dan wel een tracé langs het spoor tussen Apeldoorn en Zutphen (opnieuw) te laten onderzoeken en afwegen. In de besluitvorming is rekening gehouden met alle informatie die in het kader van het communicatieproces, de zienswijzenprocedures en bewonerinitiatieven is ingebracht.

Regionale alternatieven en een tracé langs het spoor tussen Apeldoorn en Zutphen zijn zowel meegenomen in de Verkenning onderliggend wegennet (2007) als de Verkenning N345 Voorst (2010), zie ook de toelichting onder punt 1 hierboven. Op grond van een afweging tussen doelbereik, kosten en negatieve effecten zijn regionale alternatieven en het tracé langs het spoor afgefallen. De commissie voor de m.e.r. gaat in haar toetsingsadvies van 14 februari 2011 expliciet in op de afweging van de alternatieven (inclusief het tracé langs het spoor) en concludeert dat het afvallen van deze alternatieven zorgvuldig is onderbouwd.

Wat betreft de afweging tussen een westelijke en oostelijke rondweg geldt dat de provincie reacties heeft ontvangen waaruit geen duidelijke meerderheid blijkt voor één van beide alternatieven. Op basis van maatschappelijk draagvlak is er daarmee geen duidelijke voorkeur voor één van beide alternatieven.

Voor een nadere toelichting op de tracékeuze wordt verwezen naar de Tracékeuzenotitie uit 2012 en paragraaf.2.6.

Ad 2.2 (afweging westelijke en oostelijke rondweg)

- a. de Cie m.e.r. spreekt in haar adviezen geen voorkeur uit voor een westelijke of oostelijke rondweg om Voorst. De Cie m.e.r. oordeelt of het MER essentiële informatie bevat voor verdere besluitvorming. Het oordeel en de adviezen van de Cie m.e.r. zijn door de provincie meegenomen in de definitieve tracékeuze en de uitwerking van het IP;
- b. barrièrewerking is in het MER onderdeel van de effectbeoordeling voor het aspect verkeer en vervoer. Ruimtegebruik, dat wij hetzelfde achten als het criterium ruimtebeslag, is in het MER onderdeel van de effectbeoordeling voor het aspect ruimtelijke ordening en economie. De effectbeoordeling van de rondwegen op deze criteria is in het hoofdrapport MER weergegeven in de hoofdstukken “verkeer en vervoer” en “ruimtelijke ordening en economie”. Daarmee zijn de effecten van beide rondwegen op de criteria barrièrewerking en ruimtegebruik in het MER expliciet inzichtelijk gemaakt. Daardoor zijn de effecten op deze criteria ook meegenomen in de besluitvorming en de tracékeuze. Kosten van de tracéalternatieven zijn geen milieuaspect en daarom niet opgenomen in het MER. De kosten zijn wel meegenomen in de tracékeuze, zie daarvoor ook de Tracékeuzenotitie;
- c. in het MER zijn de milieueffecten van een verdiepte oostelijke rondweg beschreven. De Cie m.e.r. oordeelt in haar toetsingsadvies dat de informatie over een verdiepte ligging voldoende in beeld is gebracht. Daarnaast zijn de kosten van een verdiepte oostelijke rondweg geschat en meegenomen in de tracékeuze. Op basis van die schatting blijkt dat de kosten van een verdiepte oostelijke rondweg ruim boven het beschikbare budget uitstijgen;
- d. zie bovenstaand punt c;
- e. zie bovenstaand punt a;
- f. Het akoestisch onderzoek dat voor het MER is uitgevoerd, is niet direct vergelijkbaar met het akoestisch onderzoek dat nu ten grondslag ligt aan het IP. Het akoestisch onderzoek dat voor het MER is uitgevoerd, is bedoeld om de oostelijke en westelijke variant van een rondweg op een eenduidige manier te kunnen vergelijken. Daarbij is een andere onderzoeksmethode gebruikt dan voor de uiteindelijke toetsing aan de wet Geluidhinder in

het kader van het IP en het hogere grenswaarde besluit. Dit leidt tot verschillen. Ook is na het MER het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. In de robuustheidsanalyse is dit voorkeursalternatief getoetst aan het alternatief dat beschreven is in het MER. De conclusie is dat er geen significant andere milieueffecten zijn. Hiermee kan het MER dienen als onderbouwing van het voorkeursalternatief. In de Tracékeuzenotitie is de afweging tussen de westelijke en oostelijke rondweg expliciet beschreven. Specifiek is daarbij ingegaan op de thema's waarop de effecten van de oostelijke en westelijke rondweg zich onderscheiden, te weten landschap en cultuurhistorie. Zie daarvoor paragraaf 5.3 van de Tracékeuzenotitie van februari 2012.

Voor de beantwoording van de brief aan GS, d.d. 7 november 2010, wordt verwezen naar het antwoord van de provincie Gelderland in de brief van 1 december 2010 met zaaknummer 2010-006487. Voor de beantwoording van de brief aan GS, d.d. 12 januari 2012, wordt verwezen naar het antwoord van de provincie Gelderland in de brief van 21 maart 2012 met zaaknummer 2010-006487. Beide brieven van de provincie Gelderland zijn opgenomen als bijlage bij dit rapport.

Ad.3.

Het tracé is ter hoogte van de Hezeweg verschoven in westelijke richting vanwege de ligging van een perceel waar specifieke teelt plaatsvindt die zeer kapitaalintensief is. Aankoop van dit perceel zou zeer kostenverhogend werken op de aanleg van de rondweg. De verschuiving van het wegtracé leidt tot een hogere geluidsbelasting op de woningen aan de westzijde van het tracé. Deze geluidsbelasting blijft echter onder de normen van de Wet geluidhinder. Ook leidt de wijziging tot doorsnijding van andere percelen. In de robuustheidsanalyse op het MER is uitgebreid aandacht besteed aan deze aanpassing. De provincie heeft, alles overwegend, besloten om de kapitaalintensieve teelt zoveel mogelijk te ontzien en het tracé van de weg in westelijke richting op te schuiven. Hier ligt een zorgvuldige afweging aan ten grondslag. De provincie vindt de effecten van de wijziging van het tracé acceptabel.

Ad 4.

Inzake de afwegingen rond de parallelweg wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

Ad 5.

De aansluiting van de parallelweg op de Bolkhofsweg, juist ten noorden van de woning aan de Bolkhofsweg 1, is zo gekozen dat het voortplantingsgebied van de kamsalamander in het bestaande bosje aan de Bolkhofsweg zoveel mogelijk wordt ontzien. Het is niet mogelijk gebleken om de parallelweg langs de hoofdweg door het bosje te laten lopen. Het aantasten van het bosje leidt tot schade aan het voortplantingsgebied van de kamsalamander. Daarnaast kunnen de woningen aan de Enkweg 47 en 49 behouden blijven. Overigens is de parallelweg zorgvuldig ingepast waarbij het karakter van de Enk en de zichtlijnen zijn behouden. Ook voor de kamsalamander worden passende mitigerende maatregelen genomen.

Ad 6.

Voor het optimaal functioneren van de rondweg is het van belang dat de Rijksstraatweg verkeerstechnisch wordt afgewaardeerd. De Rijksstraatweg moet minder aantrekkelijk worden gemaakt voor doorgaand verkeer. Dit kan heel eenvoudig door fysieke maatregelen te nemen en een lagere toegestane snelheid in te voeren. Daarnaast leeft de wens bij de gemeente om ook de Rijksstraatweg stedenbouwkundig te herinrichten. De gemeente Voorst werkt momenteel plannen uit om de stedenbouwkundige herinrichting vorm te geven. De herinrichting van de Rijksstraatweg is een verantwoordelijkheid van de gemeente Voorst en maakt geen onderdeel

uit van het IP. Over de financiering hiervan zijn de gemeente Voorst en de provincie in overleg. Er zijn hierover echter nog geen afspraken gemaakt.

Ad 7.

Het landschapsplan maakt onderdeel uit van het IP. Door middel van een voorwaardelijke verplichting is een goede landschappelijk inpassing van de weg in de omgeving geborgd.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het IP gewijzigd vast te stellen. Om een goede landschappelijke inpassing van het plan te borgen is het landschapsplan door middel van een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het IP.

3.44 Reclamant genoemd onder 44

Deze zienswijze betreft een aanvulling op de zienswijze van reclamant genoemd onder 43. De aanvulling betreft een toevoeging van zestal ondertekenaars van de zienswijze van de stichting. Echter deze zienswijze is te laat (13 juli 2013) ingediend en de aanvullende ondertekenaars zullen in de procedure niet in behandeling worden genomen tenzij deze tijdig op eigen naam de Stichting Voorster Dorp hebben gemachtigd door middel van een zienswijze. Van de genoemde aanvullende ondertekenaars heeft één ondertekenaar dit niet tijdig gedaan (Reclamant 42). De overige vijf hebben dit wel tijdig gedaan:

- Reclamant genoemd onder 34
- Reclamant genoemd onder 35
- Reclamant genoemd onder 37
- Reclamant genoemd onder 39
- Reclamant genoemd onder 40.

3.45 Reclamant genoemd onder 45

Samenvatting en beoordeling

In de zienswijze is aangegeven dat reclamant via Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw bezwaar maakt tegen de plannen inzake de rondweg Voorst. Deze machtiging is binnengekomen na de termijn van terinzagelegging. Omdat in de zienswijze genoemd in paragraaf 3.43, reclamant al wel is genoemd én de zienswijze geen verdere inhoudelijke aanvullingen bevat, zijn hier geen consequenties aan verbonden. Voor de samenvatting en beoordeling van deze zienswijze verwijzen wij dan ook naar de zienswijze van reclamant genoemd in paragraaf 3.43.

4 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP INPASSINGSPLAN

4.1 Wijzigingen regels en verbeelding n.a.v. van zienswijzen

De ingekomen zienswijzen en de beoordeling daarvan leiden tot het voorstel tot het aanpassen van het inpassingsplan N345 Rondweg Voorst op de volgende onderdelen:

Verbeelding

1. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd onder 1, is het tracé van de parallelweg (bestemming "Verkeer") ter hoogte van de Bolkhofsweg gewijzigd. De afstand tussen de parallelweg en een aantal woningen wordt hierdoor vergroot. Als gevolg van deze beperkte tracéwijziging schuift ook de begrenzing van de bestemming "Natuur" iets in noordelijke richting op en is de bestemming "Verkeer" ter plaatse van de Bolkhofsweg in geringe mate verkleind.
2. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd onder 26 is de bestemming "Verkeer", in het uiterste zuidwestelijke deel van het plangebied, verkleind.
3. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd onder 31 is de plangrens ter hoogte van de Klarenbeekseweg in geringe mate aangepast. Het plangebied is hierdoor verkleind.
4. Naar aanleiding van zienswijze genoemd onder 22 en 27 is het plangebied aan de noordzijde (Rijksstraatweg) aangepast waardoor de verkeersbestemming verkleind is ter hoogte van het landgoed Beekzicht.
5. Naar aanleiding van de zienswijzen genoemd onder 4, 12, 23, 27 en 43 is de aanduiding 'voorwaardelijke verplichting laanbeplanting' van de verbeelding gehaald.
6. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd onder 14 is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 3' toegevoegd op de verbeelding.

Regels

1. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd onder 13 is de volgende wijziging in de regels doorgevoerd:
 - a. Opname van een zesde lid aan artikel 2, luidende als volgt: hoogte van een werk: vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een werk.
2. Naar aanleiding van de zienswijzen genoemd onder 4, 12, 23, 27 en 43 zijn de volgende wijzigingen in de regels doorgevoerd:
 - a. Opname begripsbepaling grondwal in lid 1.17, luidende als volgt: *grondwal: een aarden wal met een beeldbepalende en/of geluidsreducerende functie*. De overige leden van artikel 1 na lid 1.17 zijn hierdoor vernummerd.
Toelichting: Begripsbepaling grondwal is opgenomen vanwege het van toepassing verklaren van het Landschapsplan en de daarin genoemde landschappelijke wallen.

- b. Begripsbepaling geluidwerende voorziening is in lid 1.16 vervangen door begripsbepaling geluidwal, luidende als volgt: *geluidwal: een aarden wal of ander bouwwerk ten behoeve van het reduceren van geluidsbelasting vanwege een weg.*
Toelichting: Begripsbepaling geluidwerende voorzieningen is vervangen door begrip geluidwal door de introductie van het begrip grondwal in de regels. Een grondwal kan een geluidwal zijn, maar is dat niet per definitie. Door de opname van zowel het begrip grondwal als het begrip geluidwal wordt dit nader geduid.
 - c. Opname van een nieuw lid f aan artikel 3.1, luidende als volgt: *behoud en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden, zoals opgenomen in Bijlage 3 van deze regels.* Het oude sub f is vernummerd tot sub g.
Toelichting: Sub f is opgenomen om de landschappelijke waarden als bedoeld in het Landschapsplan toe te staan.
 - d. Opname van een nieuw sub i aan artikel 4.1, luidende als volgt: *behoud en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden, zoals opgenomen in Bijlage 3 van deze regels.*
Toelichting: Sub i is opgenomen om de landschappelijke waarden als bedoeld in het Landschapsplan toe te staan.
 - e. Opname van een nieuw sub l aan artikel 4.2, luidende als volgt: *de hoogte van grondwallen bedraagt ten hoogste 2 m, behoudens ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 3' waar de hoogte ten hoogste 3 m bedraagt.*
 - f. Opname van een nieuw sub c aan artikel 4.3.1 luidende als volgt: *de natuurlijke en landschappelijke maatregelen, zoals opgenomen in Bijlage 3 van deze regels, en die vallen binnen de grenzen van dit plan, zijn gerealiseerd.* Verder is door de opname van dit nieuwe sub c het oude artikel 4.3.1 sub 3 met de voorwaardelijke verplichting vanwege laanbeplanting geschrapt.
 - g. Opname van een nieuwe bijlage 3 bij de planregels met daarin het Landschapsplan.
3. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd onder 21 is de volgende wijziging in de regels doorgevoerd:
- a. Het Lengteprofiel in bijlage 1 waarnaar in artikel 4.1 sub a onder 4 wordt verwezen, is aangepast.
4. Naar aanleiding van de zienswijze genoemd onder 14 zijn de volgende wijzigingen in de regels doorgevoerd:
- a. In artikel 4.1 is sub e aangevuld met de aanduiding *'specifieke vorm van verkeer – geluidwal 3'* en luidt als volgt: *ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 1', 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 2' en 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 3' zijn uitsluitend geluidwallen toegestaan.*
 - b. In artikel 4.2 is een nieuw sub g opgenomen, luidende als volgt: *de bouwhoogte van een geluidwal bedraagt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 3' 3 m.* De overige leden na sub g zijn vernummerd.
 - c. In artikel 4.3.1 sub b is de *'specifieke vorm van verkeer – geluidwal 3'* toegevoegd.
Na wijziging luidt deze bepaling als volgt: *de geluidwallen met de vereiste akoestische werking als bedoeld in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 1', 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 2' en 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 3' zijn gerealiseerd, en.*

4.2 Ambtshalve aanpassingen van de regels en de verbeelding

Verbeelding

1. De begrenzing van de bestemming "Natuur" nabij de Klarenbeekseweg, is aangepast vanwege het behoud van gewenste zichtlijnen vanaf de Rijksstraatweg. De oppervlakte is ongewijzigd.
2. Overige ondergeschikte wijzigingen aan de plangrens zijn de volgende:

Noordentree			
Wijziging	Locatie	Richting	Zijde
Verschuiving plangrens naar aanleiding van opnemen duiker	Van meter 210 - 350	Ca. 2 meter naar binnen	Oostzijde
Verschuiving plangrens op kadastrale grens	Van meter 30 – 400	Ca. 1 meter naar buiten	Westzijde
Verschuiving plan richting dorpskern ten behoeve van landschappelijk inpassing	Rotonde tot Rijkstraatweg 56	Ca. 20 meter naar het zuiden	zuidzijde
Nieuwe Rondweg			
Wijziging	Locatie	Richting	Zijde
Verschuiving plangrens op kadastrale grens	Van meter 30 – 110	Ca. 1 meter naar buiten	noordzijde
Aanpassing plangrens natuurcompensatie	Ter hoogte van meter 450	-	Noordzijde
Verschuiving plangrens op kadastrale grens na optimalisatie wegontwerp	Ter hoogte van meter 500	Enkele meters naar binnen	Noordwestzijde
Aanpassing plangrens naar aanleiding van optimalisatie ontwerp	Van meter 500 – 620	Ca. 2 meter naar buiten	Oostzijde
Aanpassing plangrens naar aanleiding van optimalisatie ontwerp	Van meter 700 – 1240	Ca. 1 tot 3 meter na binnen	Oostzijde
Aanpassing plangrens naar aanleiding van optimalisatie ontwerp	Beide zijde oostelijk talud Enkweg	Ca. 1 meter naar buiten	Noord- en zuidzijde
Aanpassing plangrens naar aanleiding van optimalisatie ontwerp	Ter hoogte van woning Enkweg 43	0 tot 1 meter naar binnen	Noord- en zuidzijde
Aanpassing plangrens optimalisatie parallelweg	Ter hoogte Bolkhofsweg 1	Ca. 15 naar binnen	Zuidzijde
Aanpassing plangrens naar aanleiding van optimalisatie ontwerp	Van meter 1600 - 2000	Ca. 2 meter naar binnen	Oostzijde
Verschuiving plangrens op kadastrale grens en opheffen parkeervoorziening	Ter hoogte van korte Breestraat 2	-	Oostzijde
Verkorting plangrens Rijksstraatweg na optimalisatie ontwerp	Ter hoogte van Rijksstraatweg 190	Ca. 50 meter naar binnen	Noordzijde

Regels

1. Artikel 1.1. is aangepast, luidende als volgt: *plan: het inpassingsplan N345 Rondweg Voorst met identificatienummer NL.IMRO.9925.IPN345Voorst-vst1 van de provincie Gelderland.*
2. Vanwege opname maatregelen natuurmitigatie zijn de volgende wijzigingen in de regels doorgevoerd:

- a. In het nieuwe artikel 3.1 sub f, opgenomen n.a.v. zienswijzen en reeds in 4.1 besproken, is toegevoegd dat ook de natuurlijke waarden uit het Landschapsplan zijn toegestaan.
 - b. In het nieuwe artikel 4.1 sub i, opgenomen n.a.v. zienswijzen en reeds in 4.1 besproken, is toegevoegd dat ook de natuurlijke waarden uit het Landschapsplan zijn toegestaan.
 - c. In het nieuwe artikel 4.3.1 sub c, opgenomen n.a.v. zienswijzen en reeds in 4.1 aangegeven, is toegevoegd dat ook de natuurlijke maatregelen uit het Landschapsplan gerealiseerd dienen te worden.
3. In artikel 4.1 is een nieuw sub h opgenomen, luidende als volgt: *voet- en fietspaden*. Het oude sub h is vernummerd tot sub j.
4. In artikel 4.1 is aan sub j (sub h oud), toegevoegd grondwallen.
5. In artikel 4.3.1 aanhef is de zinsnede 'in gebruik worden genomen' vervangen door een andere zinsnede, luidende als volgt: *gebruikt worden*.
Toelichting: Deze aanpassing heeft plaatsgevonden om te voorkomen de mogelijkheid dat de maatregelen na de ingebruikname worden aangepast. Door de wijziging mag de nieuwe rondweg niet eerder voor gemotoriseerd verkeer gebruikt worden, alvorens de genoemde maatregelen zijn getroffen.
6. Aanpassing vanwege SVBP 2012:
 - a. In artikel 4.3.1 is de nummering van de subleden 1 en 2 aangepast in a en b.
Toelichting: Door deze aanpassing is de nummering weer conform SVBP 2012 waar staat vermeld dat het aantal getallen nooit meer dan drie mag bedragen.
 - b. In artikel 15 is de slotregel aangepast. Door deze aanpassing is de slotregel conform SVBP 2012.
7. In artikel 4.3.1 sub a is de zinsnede '*als bedoeld in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006*' toegevoegd en is de verwijzing naar bijlage 2 naar voren gehaald. Na wijziging luidt de bepaling als volgt: *de geluidreducerende bronmaatregelen, zoals aangegeven op het kaartje in Bijlage 2, met de vereiste akoestische werking als bedoeld in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, zijn gerealiseerd en*.
Toelichting: verwijzing naar Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is opgenomen doordat onvoldoende bepaald was, wat onder de vereiste akoestische werking moest worden verstaan.
8. Bijlage 2 is vervangen door een nieuwe Bijlage 2.
Toelichting: Door aanpassing van het plangebied is bijlage 2 aangepast. Het aangepaste plangebied staat weergegeven op Bijlage 2.
9. In artikel 4.3.1 sub b is de zinsnede "*als bedoeld in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006*" toegevoegd. Na wijziging luidt deze bepaling als volgt: *de geluidwallen met de vereiste akoestische werking als bedoeld in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 1', 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 2' en 'specifieke vorm van verkeer - geluidwal 3' zijn gerealiseerd, en*.
Toelichting: verwijzing naar Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is opgenomen doordat onvoldoende bepaald was wat onder de vereiste akoestische werking moest worden verstaan.

10. Artikel 4.4.2 is de zinsnede 'omlaag' verwijderd.

Toelichting: In de doeleindenomschrijving van artikel 4 is bepaald dat de hoogte van de weg niet meer mag bedragen dan de hoogte zoals deze is aangegeven op het lengteprofiel. Dit betekent dat opname van een afwijkingsbevoegdheid voor het verlagen van de weg niet nodig is. Deze ambtshalve wijziging betreft een correctie van de afwijkingsbevoegdheid op dit punt.

11. Aan artikel 13 is een tweede lid toegevoegd, luidende als volgt: *De gemeenteraad van de gemeente Voorst is gedurende een periode van 5 jaar na vaststelling van het inpassingsplan niet bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen voor de in het inpassingsplan betrokken gronden, indien en voorzover het bestemmingsplan strijdig is met de uitvoering van het inpassingsplan.*

Toelichting: Recentelijk is artikel 3.26 vijfde lid van de Wet ruimtelijke ordening gewijzigd. In plaats van dat Provinciale Staten in het vaststellingbesluit de termijn bepalen waarbinnen de raad niet bevoegd is een bestemmingsplan op te stellen, dient dit nu op basis van de gewijzigde wettekst in het inpassingsplan zelf opgenomen te worden. Indien niets bepaald wordt is de raad 10 jaar niet bevoegd het inpassingsplan te wijzigen. Aangezien de aanleg van de weg binnen enkele jaren een feit zal zijn (verwachting eind 2015/begin 2016) en de uitsluiting van de bevoegdheid van de gemeenteraad niet langer dan nodig hoeft te duren, is de uitsluiting van de raad beperkt tot 5 jaar na vaststelling van het voorliggend inpassingsplan.

12. Redactionele aanpassingen (correcties):

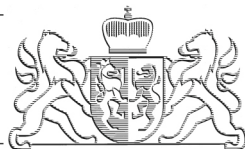
- a. Artikel 4.2 onder f (bouwregels, bestemming "Verkeer"): "specifieke vorm van verkeer – geluidwal 1" wordt vervangen door "specifieke vorm van verkeer – geluidwal 2".
- b. Aanhef van artikel 4.3.1. is vervangen door: Voorwaardelijke verplichtingen.
- c. In artikel 4.4.1 wordt verwijzing naar lid 4.1 sub a onder 2 wordt vervangen door lid 4.1 sub a onder 3.
- d. In artikel 4.4.2 wordt verwijzing naar lid 4.1 sub a onder 3 vervangen door lid 4.1 sub a onder 4
- e. In artikel 14.2 is sub d toegevoegd. De tekst stond er al, echter was het betreffende sub d weggevalen.

4.3 Toelichting

De toelichting op het inpassingsplan bevat de onderbouwing van hetgeen op basis van de Regels en de Verbeelding van het inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt. De wijzigingen in de juridische regeling van het inpassingsplan, naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve, zijn dan ook verwerkt in de toelichting behorend bij het inpassingsplan.

De toelichting is eveneens aangepast aan de hand van de nieuwe verkeersgegevens. De onderliggende onderzoeken zijn voorzover noodzakelijk geactualiseerd/aangevuld. Het betreft o.a. de robuustheidsanalyse (bijlage 2) (inclusief oplegnotitie lucht), de bomenstudie (bijlage 3) het akoestisch onderzoek (bijlage 4) en de Natuurtoets (bijlage 10).

Tevens hebben op ondergeschikte onderdelen van de toelichting actualisaties/aanpassingen plaatsgevonden. Zo is bijvoorbeeld de passage over de in voorbereiding zijnde provinciale Omgevingsvisie aangepast. Daarnaast is de toelichting op de juridische regeling aangepast en aangevuld naar aanleiding van de wijzigingen.



Bezoekadres
Huis der Provincie
Markt 11
6811 CG Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11
telefaxnummer (026) 359 94 80
e-mailadres post@gelderland.nl
internetsite www.gelderland.nl

Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw
T.a.v. mr. B. Besseling en dr. ir. J.N. Blauw
P/a Enkweg 56
7383 CX VOORST

datum
21 maart 2012

zaaknummer
2010-006487

Onderwerp
Beantwoording reactie op toetsingsadvies Commissie MER N 345 rondweg Voorst

Geachte heren Besseling en Blauw,

In uw brief d.d. 14 januari 2012 reageert u op het toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r. (Cmer) op het MER N345 rondweg Voorst. In onderstaande brief gaan wij punt voor punt in op uw verzoeken en opmerkingen.

Eerste verzoek

Allereerst verzoekt u de provincie om in een samenvattende beoordelingstabel de volgende punten inzichtelijk te maken:

1. Barrièrewerking en ruimtegebruik.
2. Kosten.
3. Effecten van verdiepte ligging van de oostelijke rondweg.

Antwoord

1. Barrièrewerking is als criterium onderdeel van de effectbeoordeling wat betreft het aspect verkeer en vervoer. Ruimtegebruik, dat wij hetzelfde achten als het criterium ruimtebeslag, is als criterium onderdeel van de effectbeoordeling wat betreft het aspect ruimtelijke ordening en economie. De effectbeoordeling van de rondwegen op deze criteria is in het hoofdrapport MER weergegeven in de hoofdstukken "verkeer en vervoer" en "ruimtelijke ordening en economie". Daarmee zijn de effecten van beide rondwegen op de criteria barrièrewerking en ruimtegebruik in het MER expliciet inzichtelijk gemaakt. In de samenvattende beoordelingstabellen in hoofdstuk 15 van het hoofdrapport zijn alleen de totale beoordelingen op de (deel)aspecten, niet de individuele criteria, weergegeven. In de beoordeling van de rondwegen op de (deel)aspecten verkeer & vervoer en ruimtelijke ordening & economie zijn de criteria barrièrewerking en ruimtegebruik meegenomen.
2. De kostenraming is geen onderdeel van het MER. Het MER heeft tot doel om de milieueffecten van beide rondwegen inzichtelijk te maken. Van de schetsontwerpen van beide rondwegen is een actuele raming gemaakt. Deze raming wordt meegenomen in de besluitvorming over de tracékeuze.
3. De effecten van de verdiepte ligging van de rondweg zijn beschreven in het MER en zijn daarmee voldoende inzichtelijk gemaakt. De Cmer oordeelt eveneens dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is. Wij achten het daarom niet nodig om de beoordeling van de verdiepte oostelijke rondweg in een tabel weer te geven.

inlichtingen bij mw. E.J. Rutgers
e-mailadres post@gelderland.nl

telefoonnummer (026) 359 84 25

BNG 's-Gravenhage, rekeningnummer 28.50.10.824
Rabobank, rekeningnummer 14.39.37.529
ING, rekeningnummer 869762
btw-nummer NL001825100.B03

IBAN-nummer NL74BNGH0285010824
SWIFT/BIC: BNGHNL2G

Tweede verzoek

U verzoekt de provincie om bij de beoordeling van de rondwegen de volgende aspecten mee te wegen en te benoemen in de tracékeuzenotitie:

1. De westelijke rondweg kruist een zestal wegen. Daarvan blijft één weg behouden (Enkweg), de andere wegen worden afgesneden (Kruisweg) of omgeleid (overige wegen). De oostelijke rondweg doorsnijdt twee wegen, die worden omgeleid (Bongerdskamp) of gedeeltelijk worden behouden (fietstunnel Voorster Klei).
2. Het verschil in lengte en ruimtebeslag tussen de twee rondwegen. U stelt daarbij dat de bepaling van het ruimtebeslag in het MER niet strookt met de ontwerptekeningen en dat mitigerende maatregelen zoals wallen niet zijn meegenomen.
3. Het verschil in verloren oppervlakte voor de uitbreiding wonen conform de dorpsvisie.
4. Een kwalitatieve weging van het feit dat in het geval van een westelijke rondweg het dorp Voorst op geen enkele manier meer verder kan uitbreiden.
5. De kosten van verdiepte ligging van de oostelijke rondweg.

Antwoord

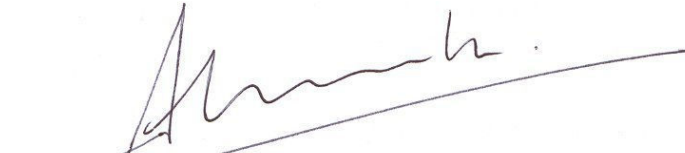
1. Het verschil tussen beide rondwegen wat betreft het aantal doorsneden wegen is in de effectanalyse en de effectbeoordeling meegenomen en is in het MER beschreven. In de tracékeuzenotitie zijn de resultaten in het MER op hoofdlijnen behandeld.
2. Het verschil in lengte tussen beide rondwegen is meegenomen in het MER, onder meer bij de bepaling van de reistijd via de rondweg. Het ruimtebeslag van beide rondwegen (mede bepaald door de lengte) is een beoordelingscriterium binnen het aspect ruimtelijke ordening en economie en is daarmee ook meegenomen in het MER. Het ruimtebeslag is bepaald op basis van de grenzen van het ontwerp van beide rondwegen. Alle maatregelen binnen het ontwerp van elke rondweg zijn in de bepaling van het ruimtebeslag meegenomen, waaronder parallelwegen en taluds. Maatregelen die buiten het ontwerp van de rondweg vallen, zoals de aanplant van bos in het buitengebied, zijn niet meegenomen in de bepaling van het ruimtebeslag. In de tracékeuzenotitie zijn de resultaten in het MER op hoofdlijnen behandeld.
3. Het effect van beide rondwegen op de beschreven ontwikkelingen en ambities in de dorpsvisie Voorst is meegenomen in het onderzoek en de effectbeoordeling binnen het aspect ruimtelijke ordening en economie, onder het criterium "ontwikkelingskansen". Dit betreft een kwalitatieve analyse en beoordeling.
4. Zie het antwoord op punt 3.
5. Zoals hiervoor beschreven, is van beide schetsontwerpen een actuele raming gemaakt. Deze wordt meegenomen in de besluitvorming over de tracékeuze. Van verdiepte ligging van de oostelijke rondweg zijn de kosten geschat. Op basis van deze schatting blijkt dat de kosten van een verdiepte oostelijke rondweg ruim boven het beschikbare budget uitstijgen.

Conclusie

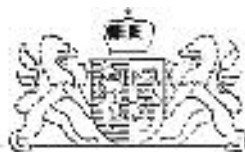
Samengevat komen wij al tegemoet aan uw verzoek doordat de kostenraming van beide rondwegen onderdeel is van de besluitvorming over de tracékeuze. Ook worden de kosten van de verdiepte oostelijke rondweg inzichtelijk gemaakt. Alle andere door u genoemde punten zijn al meegenomen in de effectanalyse en effectbeoordeling in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.) N345 rondweg Voorst.

De resultaten van de m.e.r. vormen input voor de besluitvorming. Daarmee zijn de overige door u genoemde punten meegenomen in de besluitvorming.

Hoogachtend,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'A.J. Smith', is written over a thin horizontal line.

ir. A.J. Smith
projectmanager Uitvoeren Werken



Bezoekadres
Huis der Provincie
Markt 11
6811 CG Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11
telefaxnummer (026) 359 94 80
e-mailadres post@gelderland.nl
internetsite www.gelderland.nl

Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw
T.a.v. de heren mr. B. Besseling en dr.ir. J.N. Blauw
P/a Enkweg 56
7383 CX VOORST

datum
1 december 2010

zaaknummer
2010-006487

onderwerp
N345 Verkenning Voorst

AFSCHRIFT

Geachte heren Besseling en Blauw,

Allereerst willen wij u bedanken voor uw betrokkenheid bij de planvorming rond de verkeersproblematiek in de kern van Voorst. In deze brief geven wij onze reactie op de negental brieven die u, namens Vereniging Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw, ons heeft gestuurd.

De volgende brieven hebben wij van u ontvangen:

- Brief 7 november 2010, Besluitvorming over voorkeurstracé n.a.v. Verkenning N345 (bijlage 1);
- Brief 6 november 2010, Samenvatting commentaar Voorst Autoluw op deelrapporten Verkenning N345 (bijlage 2);
- Brief 5 november 2010, Notitie "Ecologie" N345 Voorst (eindconcept) 6 oktober 2010 (bijlage 3);
- Brief 5 november 2010, Notitie "Landschap" N345 Voorst (eindconcept) 6 oktober 2010 (bijlage 4);
- Brief 5 november 2010, Notitie "Verkeer" N345 Voorst (eindconcept) 6 oktober 2010 (bijlage 5);
- Brief 3 november 2010, Notitie "Cultuurhistorie" N345 Voorst (eindconcept) 6 oktober 2010 (bijlage 6);
- Brief 3 november 2010, Notitie "Archeologie" N345 Voorst (eindconcept) 6 oktober 2010 (bijlage 7);
- Brief 20 oktober 2010, concept rapport "Geluid en Trillingen" N345 Voorst (bijlage 8);
- Brief 20 oktober 2010, voortgangsbericht 8 september 2010 inzake N345 Voorst (bijlage 9).

De inhoudelijke beantwoording van de brieven is opgenomen in de bijlagen zoals hierboven aangegeven.

Belangrijkste conclusie is dat uw bijdrage heeft geleid tot aanscherping van de notities en de verkenning. Op één punt op het onderdeel cultuurhistorie heeft uw bijdrage geleid tot aanpassing van de beoordeling. Echter dit heeft geen consequenties voor de eindbeoordeling voor dit onderdeel. Het betreft hier de beoordeling op het deelaspect 'beschadiging landgoederen'.

inlichtingen bij mw. E.J. Rutgers
e-mailadres post@gelderland.nl

telefoonnummer (026) 359 84 25

BNG 's-Gravenhage, rekeningnummer 28.50.10.824
Rabobank, rekeningnummer 14.39.37.529
ING, rekeningnummer 869762
btw-nummer NL001825100.B03

De aangepaste en definitieve rapportages en notities proberen wij zo snel mogelijk op internet te publiceren. Uw inhoudelijke bijdrage alsmede de aanpassingen aan de notities en verkenning leiden niet tot een andere voorkeur voor het tracé om Voorst. Het tracé westelijk om Voorst blijft onze voorkeur houden.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en danken u nogmaals voor uw bijdrage.

Hoogachtend,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,



ir. A.J. Smith
projectmanager Uitvoeren Werken

AFSCHRIFT

Bijlage 1: Beantwoording brief “Besluitvorming over voorkeustracé n.a.v. Verkenning N345”

Onderstaand wordt op de vragen en opmerkingen in de brief met onderwerp “*besluitvorming over voorkeustracé n.a.v. Verkenningen N345*” d.d. 7 november 2010 inhoudelijk gereageerd.

De reacties zijn puntsgewijs per brief beschreven, gestructureerd op basis van de onderwerpen die in de brief aan de orde komen.

Bij elk antwoord is aangegeven of de vraag of opmerking gevolgen heeft voor de tekst van de onderzoeksrapporten en/of op de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

1. Het herstellen van omissies en eventuele subjectieve analyses en conclusies in onderzoeken en het besluitvormingsproces.

Ten aanzien van elke deelstudie in de verkenning N345 Voorst is uitgebreid gereageerd op de inhoudelijke vragen en opmerkingen van de brieven. Zie daarvoor de antwoordnotities behorende bij deze brief. Alle reacties en antwoorden worden meegenomen in het besluitvormingsproces en de definitieve afronding van de (deel)rapporten van de verkenning.

2. Stelling: het laten vallen van oplossingsrichting 19 in het vervolgtraject.

Op basis van de resultaten van de verkenning zijn oplossingsrichtingen 12, 16 en 19 ten aanzien van de doelstelling effectief tot zeer effectief. Oplossingsrichting 19 leidt echter tot (zeer) negatieve effecten ten aanzien van onder meer natuur en landschap. Aan Gedeputeerde Staten is daarom geadviseerd om oplossingsrichting 19 niet mee te nemen in het vervolg. GS legt haar keuze voor aan Provinciale Staten, die vervolgens besluiten ten aanzien van de oplossingsrichtingen in het vervolgtraject.

3. Stelling: het laten vallen van oplossingsrichting 12 in het vervolgtraject.

Op basis van de resultaten van de verkenning en de antwoorden op de brieven van de stichting Voorst Autoluw is er geen aanleiding om oplossingsrichting 12 te laten vallen. Ten aanzien van elke deelstudie in de verkenning N345 Voorst is uitgebreid gereageerd op de inhoudelijke vragen en opmerkingen van de brieven. Zie daarvoor bijlage 2 t/m 9.

4. Stelling: oplossingsrichting 16 niet te laten vallen in het vervolgtraject.

Het doel van de verkenning N345 Voorst is door middel van een brede afweging van oplossingsrichtingen een onderbouwde keuze te kunnen maken voor één of meerdere voorkeursoplossingen. De oplossingsrichtingen zijn ten aanzien van de effectiviteit op de doelstellingen niet onderscheidend. Op basis van de resultaten van de verkenning is oplossingsrichting 12 in positieve zin onderscheidend ten opzichte van oplossingsrichting 16 en 19, ten aanzien van minder negatieve effecten op onder meer ecologie, natuur en landschap (zie daarvoor bijlage 2 t/m 9). Oplossingsrichting 12 zal daarom in het vervolg na de verkenning verder worden uitgewerkt.

5. Relatie met detailniveau en resultaten PlanMER IJsselsprong. Uitkomsten verkenning niet in lijn met eerdere uitkomsten.

A) PlanMER IJsselsprong

Door de briefschrijvers wordt verder gesteld dat variant 'strak om dorp oost' in het PlanMER IJsselsprong objectief het beste wordt beoordeeld. Echter, alle verschillen in de beoordeling tussen het PlanMER en de verkenning N345 Voorst zijn verklaarbaar op basis van de gehanteerde methoden en het detailniveau van het PlanMER.

In het PlanMER IJsselsprong zijn vier varianten voor een rondweg om Voorst onderzocht:

- Strak om dorp oost, vergelijkbaar met oplossingsrichting 16 uit de verkenning;
- Strak om dorp west, vergelijkbaar met oplossingsrichting 12 uit de verkenning;
- Ruim om dorp west, vergelijkbaar met oplossingsrichting 19 uit de verkenning;
- Langs het spoor, vergelijkbaar met oplossingsrichting 14 uit de verkenning.

In het PlanMER zijn de varianten bijvoorbeeld niet apart ten aanzien van de aspecten verkeer, geluid en lucht beoordeeld. Op basis van berekeningen met het verkeersmodel Stedendriehoek worden de varianten beoordeeld ten aanzien van het aspect verkeer. Vervolgens worden deze resultaten op kwalitatieve wijze vertaald naar de effecten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit. In het PlanMER (pagina 147) is het volgende gesteld: *"aangezien een hogere verkeersintensiteit gepaard gaat met een hogere geluidsbelasting en luchtverontreiniging komt de beoordeling van geluid en lucht overeen met de voorafgaande score voor verkeer."*

In de verkenning is aldus ten opzichte van het PlanMER een duidelijke verdiepingsslag bereikt door de oplossingsrichtingen 12, 16 en 19 nader op hun effecten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit te beoordelen. Dit is gebaseerd op aparte berekeningen betreffende elk aspect.

B) Verkenning fase A

Door de briefschrijvers wordt gesteld dat oplossingsrichting 16 in de verkenning N345 Voorst in de eerste fase (brede afweging van 23 oplossingsrichtingen) positiever scoort dan oplossingsrichting 12. Dit is verklaarbaar op basis van de gehanteerde criteria in de eerste fase van de verkenning.

In fase 1 is, zoals vermeld in het bijlagenrapport, een ruimtelijke inventarisatie en analyse uitgevoerd ten aanzien van de externe effecten op natuur en leefomgeving. Dit met het doel om de onderscheidende kenmerken van 23 oplossingsrichtingen in kaart te brengen. De oplossingsrichtingen die zijn afgevallen, onderscheiden zich veelal in zeer negatieve zin op de aspecten 'effectiviteit' en 'investeringskosten' en/of 'natuur' en 'leefomgeving'.

Oplossingsrichting 16 onderscheidt zich in fase 1 ten opzichte van oplossingsrichting 12 op het aspect leefomgeving (+ ten opzichte van 0). In fase 2 van de verkenning zijn meer en meer gedetailleerdere criteria in het kader van het aspect leefomgeving gehanteerd. Op basis van die criteria scoort oplossingsrichting 12 beter dan oplossingsrichting 16.

6. Omissies in de verkenning N345 Voorst

De briefschrijvers benoemen een 'groot aantal omissies' in het onderzoek in het kader van de verkenning naar de N345 Voorst.

Op alle genoemde 'omissies' ten aanzien van de deelonderzoeken is in aparte antwoordnotities inhoudelijk gereageerd. De antwoorden op de brieven in de aparte antwoordnotities leiden tot verduidelijkingen en verbeteringen in de tekst van de onderzoeksrapporten, maar hebben geen gevolgen voor de eindbeoordeling van de oplossingsrichtingen in de definitieve rapporten.

7. Objectiviteit van de deelonderzoeken in het kader van de verkenning

Vooraf in de deelrapporten Cultuurhistorie, Landschap en Natuur zijn de oplossingsrichtingen in de verkenning volgens de briefschrijvers op een soms zeer subjectieve wijze beoordeeld. Er wordt verwezen naar een lijst van 32 subjectieve beoordelingen.

Alle deelonderzoeken zijn in dit kader uitgevoerd door onafhankelijke en deskundige onderzoekers, die geen belang hebben bij de keuze voor een bepaalde voorkeursoplossing.

Op alle genoemde 'subjectieve beoordelingen' ten aanzien van de deelonderzoeken is in aparte antwoordnotities verder inhoudelijk gereageerd.

8. Relatie met dorpsvisie Voorst

De dorpsvisie betreft geen (wettelijk) bindend plan. De in de visie gewenste ontwikkelingen vormen een aandachtspunt bij de nadere uitwerking van een nader te bepalen voorkeursvariant. De relatie van de dorpsvisie is per oplossingsrichting in de verkenning behandeld, waarbij risico's en kansen zijn benoemd. In de aparte antwoordnotities per deelonderzoek is nader ingegaan op de relatie van de dorpsvisie Voorst met de verkenning N345 Voorst.

Bijlage 2 beantwoording: Samenvatting commentaar Voorst Autoluw op deelrapporten

In een brief d.d. 6 november 2010 met onderwerp "Samenvatting commentaar Voorst Autoluw op deelrapporten Verkenningen N345" vat de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw haar vragen en opmerkingen op alle deelrapporten in het kader van de verkenning samen.

Hieronder wordt op de vragen en opmerkingen puntsgewijs inhoudelijk gereageerd.

1. Vergelijking met de resultaten in het Plan-MER IJsselsprong

Door de schrijvers wordt gesteld dat het detailniveau van de verkenning maximaal vergelijkbaar is met het detailniveau van de PlanMER IJsselsprong. Tevens worden de resultaten van de PlanMER vergeleken met de resultaten van de onderhavige verkenning.

In het PlanMER IJsselsprong zijn vier varianten voor een rondweg om Voorst onderzocht:

- Strak om dorp oost, vergelijkbaar met oplossingsrichting 16 uit de verkenning;
- Strak om dorp west, vergelijkbaar met oplossingsrichting 12 uit de verkenning;
- Ruim om dorp west, vergelijkbaar met oplossingsrichting 19 uit de verkenning;
- Langs het spoor, vergelijkbaar met oplossingsrichting 14 uit de verkenning.

In het PlanMER zijn de varianten echter niet apart ten aanzien van de aspecten verkeer, geluid en lucht beoordeeld. Op basis van berekeningen met het verkeersmodel Stedendriehoek worden de varianten zonder maatregelen op het huidige tracé beoordeeld ten aanzien van het aspect verkeer. Vervolgens worden deze resultaten op kwalitatieve wijze vertaald naar de effecten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit. In het PlanMER (pagina 147) is het volgende gesteld: *"aangezien een hogere verkeersintensiteit gepaard gaat met een hogere geluidsbelasting en luchtverontreiniging komt de beoordeling van geluid en lucht overeen met de voorafgaande score voor verkeer."*

In de verkenning is aldus ten opzichte van het PlanMER een duidelijke verdiepingsslag bereikt door de oplossingsrichtingen 12, 16 en 19 nader op hun effecten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit te beoordelen. Dit is gebaseerd op aparte berekeningen betreffende elk aspect.

Door de briefschrijvers wordt verder gesteld dat variant 'strak om dorp oost' in het PlanMER IJsselsprong objectief het beste wordt beoordeeld. Echter, alle verschillen in de beoordeling tussen het PlanMER en de verkenning N345 Voorst zijn verklaarbaar op basis van de gehanteerde methoden, de kwaliteit en het detailniveau van het PlanMER. De analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt daarmee niet.

2. Relatie met de dorpsvisie Voorst

Door de schrijvers van de brief wordt voorgesteld om de effecten van de oplossingsrichtingen te toetsen aan de inhoud van de dorpsvisie Voorst.

De dorpsvisie Voorst is echter geen bindend beleid en vormt daarmee geen direct toetsingskader voor de oplossingsrichtingen. De dorpsvisie dient, waar relevant, wel als bron voor de analyse van verschillende aspecten. De ambities en de uitgangspunten in de visie vormen vooral een aandachtspunt bij de nadere uitwerking van een voorkeursoplossing, maar vormen in dat kader geen strikte randvoorwaarden.

3. Bespreking deelrapporten

Per deelrapport vatten de schrijvers hun belangrijkste vragen en opmerkingen in deze brief samen. Voor een inhoudelijke behandeling van deze vragen en opmerkingen wordt verwezen naar de onderstaande bijlagen, waar per deelrapport de vragen en opmerkingen van de schrijvers worden behandeld.

Per deelrapport/deelaspect stellen de schrijvers wijzigingen voor in de beoordeling van de oplossingsrichtingen. De beantwoording van de vragen en opmerkingen hebben echter geen gevolgen voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen. Zie voor een nadere toelichting eveneens de hierop volgende bijlagen.

De schrijvers wijzen verder veelvuldig op een vermeend gebrek aan objectiviteit van de deelrapporten en wijzen op een vermeende doelredenering in de verkenning. Alle deelonderzoeken zijn echter op een zoveel mogelijk objectieve (meetbare) en volledig onafhankelijke wijze uitgevoerd. In dat kader zijn onder meer de onderzoeken Natuur & Ecologie, Verkeer & Vervoer en Landschap door onafhankelijke en ervaren adviesbureaus uitgevoerd. In de beantwoording op de vragen en opmerkingen bij elk deelrapport wordt hier nader op ingegaan, zie de hierop volgende bijlagen.

4. Beoordeling oplossingsrichtingen

De schrijvers stellen een gewijzigde integrale beoordeling van de oplossingsrichtingen voor, op basis waarvan de keuze voor een voorkeursoplossing wijzigt. Echter, de beantwoording op alle vragen en opmerkingen van de schrijvers heeft niet tot gevolg dat de beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt.

Bijlage 3 beantwoording: Notitie “Ecologie” N345 Voorst (eindconcept)

In de brief d.d. 5 november 2010 met onderwerp “Notitie Ecologie N345 Voorst van 6 oktober 2010” aan de provincie stelt de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw enkele vragen en opmerkingen betreffende de Notitie Natuur & Ecologie (eindconcept).

Op alle vragen en opmerkingen in beide brieven is puntsgewijs een inhoudelijk antwoord geformuleerd.

In deze notitie worden de aspecten in dezelfde volgorde behandeld als in de bovengenoemde brief. Dit betreft het volgende:

1. Algemene opmerkingen;
2. Flora- en Faunawet;
3. Ecologische Hoofdstructuur;
4. Natura 2000 en Natuurbeschermingswet;
5. Kaderrichtlijn water.

1. Algemene opmerkingen

Afweging bureauonderzoek

De opmerking dat er geen uitgebreid veldonderzoek heeft plaatsgevonden, is juist. In deze fase (verkenning) is een intensief veldonderzoek van de mogelijke tracés namelijk nog niet nodig en niet wenselijk. Een veldonderzoek is pas verplicht wanneer de ingrepen daadwerkelijk plaats gaan vinden en er eventuele ontheffingen moeten worden aangevraagd. Voor de tracékeuze is het van belang een goed beeld te hebben van de aanwezige natuurwaarden, hiervoor is een bureaustudie een goed middel. In het kader van de verkenning heeft wel een locatiebezoek plaatsgevonden door de betrokken onderzoekers.

Verzameling van data

Het bureauonderzoek is uitgevoerd door alle relevante data over het voorkomen van soorten op te vragen via de VOFF (Stichting Veldonderzoek Flora en Fauna). De rapportage “N345 Voorst analyse natuurwaarden voor mogelijke rondweg” waarnaar in de brief verwezen wordt bevat deze data met een beschouwing over beschermde en bedreigde soorten in de omgeving van Voorst. Ook de gegevens van de wandeling ‘Natuur langs de spoorlijn’ van Wim ten Hove (Natuurwerkgroep de Spaanse Ruiter) zijn bijvoorbeeld in dit onderzoek meegenomen. Deze data is overigens wel gebaseerd op veldonderzoek.

Datering van de gegevens

De gebruikte gegevens zijn de meest recente gegevens die bekend zijn bij de Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's zoals SOVON, FLORON, RAVON etc.). Op basis van het veldbezoek en expert judgement is geconcludeerd dat ze een goede afspiegeling vormen van de huidige natuurwaarden en dat een nieuw onderzoek zeer waarschijnlijk dezelfde beschermde natuurwaarden op zou leveren. Recentere waarnemingen uit het gebied op de website *waarneming.nl* bevestigen dit beeld.

Onderbouwing van conclusies

Tijdens het onderzoek is er rekening mee gehouden dat de oplossingsrichtingen bij nadere uitwerking nog verschoven kunnen worden. Dit houdt in dat tracé 12 helemaal buiten de EHS kan komen te liggen. Oplossingsrichting 12 heeft in dat geval de voorkeur boven oplossingsrichting 16. Is dit niet het geval dan komen beide oplossingsrichtingen op basis van het bureauonderzoek ongeveer op dezelfde score uit. Bij de beoordeling van de oplossingsrichtingen is ook gekeken naar niet-beschermde natuurwaarden (bijvoorbeeld kleine, waardevolle, landschapselementen) (en mogelijkheden voor mitigatie). Dit is helder uiteengezet in het deelrapport. De conclusies en onderbouwing wijzigen niet.

2. Flora- en faunawet

Ontbreken van een dassenburcht in de analyse

De gebruikte gegevens ten aanzien van dassenburchten kom van de stichting Das en Boom (de PGO die alle gegevens over dassen beheert). De briefschrijvers wijzen op een burcht die niet is meegenomen in de analyse. Deze burcht is op basis van de gegevens niet bekend, wij adviseren de briefschrijvers daarom de burcht aan Das en Boom door te geven. Voor de conclusie is deze burcht niet relevant aangezien deze alleen van invloed is op oplossingsrichting 19 (al zeer negatief (- -) beoordeeld).

Ontbreken van gegevens in km hok 205-466

Bovenstaande geldt ook ten aanzien van het ontbreken van gegevens over een km-hok (205-466). Het betreffende km-hok was tijdens het onderzoek nog niet in beeld. Aangezien alleen oplossingsrichting 19 in dit km-hok ligt heeft dit geen consequenties voor de conclusie. Verder wordt op basis van de landschappelijke kenmerken in dit km-hok geschat dat er geen extra beschermde soorten te verwachten zijn.

Foerageergebied van de das

Dat de das het gebied van oplossingsrichtingen 12 als foerageergebied gebruikt is inderdaad waarschijnlijk, maar geldt ook voor oplossingsrichtingen 16 en 19. Oplossingsrichting 12 ligt echter ver van burchtlocaties af. Alle oplossingsrichtingen kunnen door middel van mitigerende maatregelen (dassenrasters en faunatunnels) passeerbaar gemaakt worden.

Het voorkomen van vleermuizen, uilen, huismussen en gierzwaluwen

Het voorkomen van vleermuizen, uilen, huismussen en gierzwaluwen bij oplossingsrichtingen 12 en 19 is al in het deelrapport benoemd. Deze soorten komen ook voor bij oplossingsrichting 16.

Landgoed de Ossenkamp

Met betrekking tot landgoed de Ossenkamp is vanuit de briefschrijvers onduidelijk welke beschermde diersoorten er aangetroffen zijn. Voor zover deze bekend zijn bij de PGO's zullen ze zijn meegenomen in het onderzoek. Echter, oplossingsrichting 12 ligt niet op het landgoed, maar erlangs. De conclusie wijzigt daarmee niet.

Omgaan met leemten in kennis en objectiviteit van de analyse

De analyse en beoordeling van de oplossingsrichtingen ten aanzien van Natuur en Ecologie is uitgevoerd door medewerkers van het Bureau Natuurbalans-Limes Divergens. Dit bureau

heeft sinds haar oprichting in 1992 een grote expertise over de Nederlandse natuur opgebouwd. Alle medewerkers hebben een ruime veldervaring wat helpt in de inschatting van de natuurwaarden ter plaatse. De auteur van het deelrapport in het kader van de verkenning N345 Voorst is sinds 2003 werkzaam voor Bureau Natuurbalans-Limes Divergens en heeft gedurende die tijd ruime veldervaring opgedaan. Toetsing van de analyse is uitgevoerd door een collega die sinds de oprichting van het bureau ervaring heeft opgedaan in dit werkveld.

3. Ecologische hoofdstructuur

Doorsnijding of het raken van de EHS heeft een belangrijk verschil tot gevolg voor het functioneren van de EHS. Oplossingsrichting 19 doorsnijdt de EHS (- -). Oplossingsrichting 12 raakt de EHS. Oplossingsrichting 12 wordt ten aanzien van de EHS daarom alleen negatief beoordeeld als deze door de EHS loopt (-) en wordt neutraal beoordeeld als deze niet door de EHS loopt (0). Dit is afhankelijk van de eventuele nadere uitwerking van deze oplossingsrichting. Oplossingsrichting 12 scoort in de verkenning (0/-) slechter ten aanzien van de EHS dan oplossingsrichting 16 (0) vanwege het bovengenoemde risico op negatieve effecten.

Binnen de EHS geldt het "Nee-tenzij" principe. Onder voorwaarden is het toch mogelijk ruimtelijke ontwikkelingen binnen de EHS plaats te doen laten vinden. Dit is al toegelicht in het deelrapport. Het gaat hierbij om de EHS-Saldobenadering en Herbegrenzen EHS. Uitgangspunt van beide principes is dat de EHS er per saldo beter van wordt.

4. Natura 2000

Foerageergebied ganzen

Ganzen kunnen foerageren tot 15 kilometer van hun slaapgebied. De briefschrijvers halen een rapport aan dat voornamelijk ingaat op de buffer rond N2000 gebieden waardoor ganzen voldoende foerageergebieden hebben. In het kader van de verkenning N345 Voorst is dat echter niet relevant. De vraag is op welke afstand van het N2000 gebied de ganzen nog een significant negatief effect ondervinden. Deze kans is het grootst bij oplossingsrichting 16, waardoor deze oplossingsrichting negatief gewaardeerd wordt. De ganzen foerageren voornamelijk ten oosten van het dorp en niet (of veel minder) ten westen van het dorp. De beoordeling wijzigt daarom niet.

5. Kaderrichtlijn Water

De Voorsterbeek vormt bij zowel oplossingsrichting 12 als 19 een belangrijk aandachtspunt. Oplossingsrichting 12 kruist de Voorsterbeek niet, maar ligt nabij de Voorsterbeek. Zoals is aangeven in de rapportage kunnen de effecten van de oplossingsrichtingen op de Voorsterbeek echter goed gemitigeerd worden, ook voor een groot deel bij oplossingsrichting 19. De effecten van de oplossingsrichtingen op de Voorsterbeek zijn vanwege deze reden niet (zeer) negatief beoordeeld. Overleg tussen de provincie en het waterschap is noodzakelijk bij de uitwerking van elke oplossingsrichting. In de rapportage wordt dit aandachtspunt echter ten onjuiste benadrukt bij oplossingsrichting 19. De beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt niet.

6. Eindconclusie

De oplossingsrichtingen ontlopen elkaar wat betreft de beoordeling op beschermde natuur niet of niet veel. Hierboven is uiteengezet dat de vragen en opmerkingen geen gevolgen hebben voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

AFSCHRIFT

Bijlage 4 beantwoording: Notitie “Landschap” N345 Voorst (eindconcept)

In de brief d.d. 5 november 2010 met onderwerp “Notitie Landschap N345 Voorst 6 oktober 2010” aan de provincie stelt de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw enkele vragen en opmerkingen betreffende de Notitie Landschap (eindconcept).

Op alle vragen en opmerkingen in beide brieven is puntsgewijs een inhoudelijk antwoord geformuleerd.

In deze notitie worden de aspecten in dezelfde volgorde behandeld als in de bovengenoemde brief. Dit betreft het volgende:

1. Objectiviteit van de analyse en de conclusies;
2. Entiteit van de Voorster Stroomrug;
3. Dorpsvisie Voorst;
4. Splitsing deelgebieden ten westen van Voorst;
5. Landgoed de Ossekamp en landweg de Riete;
6. Doorsnijding landwegen westelijke oplossingsrichtingen;
7. Loopstal;
8. Molenbiotoop;
9. Parken aan de westzijde van de Rijksstraatweg;
10. Eindconclusie.

1. Objectiviteit van de analyse en conclusies

Voor de analyse en beoordeling van de verschillende trajecten is de expertise gebruikt van twee externe adviesbureaus, te weten BTL Advies en Royal Haskoning. De deskundigen van beide bureaus hebben alle opties onafhankelijk en onbevooroordeeld behandeld.

2. Entiteit van de Voorster Stroomrug

De herkenbaarheid van de stroomrug van Voorst als kenmerkend landschappelijk element wordt in de landschapsanalyse onderschreven in het bijlagenrapport. De landschapsanalyse wordt op dit punt aangevuld zodat zowel in document A als in document B de stroomrug als landschappelijke element terug komt. Deze constatering heeft geen consequenties voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

3. Dorpsvisie Voorst

De dorpsvisie Voorst is geen bindend beleid. De dorpsvisie geeft de visie van de gemeente Voorst weer. De dorpsvisie dient mede als bron voor de landschappelijke analyse van het landschap in en rondom Voorst. De dorpsvisie geeft aandachtspunten bij de nadere uitwerking van een voorkeursoplossing. Bijvoorbeeld ten aanzien van de gewenste woningbouwontwikkeling in het zuidwesten van Voorst.

In de Dorpsvisie zijn gebieden aangewezen waar volgens de gemeente “in ieder geval geen sprake kan zijn van nieuwe ontwikkelingen”. Deze gebieden zijn benoemd als “belangrijke maatschappelijke ruimten”. Het betreft voornamelijk het gebied van de Voorster Klei, de als groene kamers te beschouwen buurtschappen aan de flank van de es, het beekdal en

parklandschap langs de Voorsterbeek en het landschap rondom landgoed De Beele. De begrenzing van deze gebieden is in de dorpsvisie niet exact aangegeven.

Ten westen van Voorst zijn vier “belangrijke maatschappelijke ruimten” aangegeven, ten oosten van Voorst één en ten zuiden van Voorst één. Het aantal gebieden geeft echter geen informatie over de landschappelijke gaafheid of kwaliteit van de betreffende gebieden.

Volgens de Dorpsvisie bevinden de “belangrijke maatschappelijke ruimten” aan de oostzijde van Voorst zich direct grenzend aan de kern. Ons inziens vormt de Voorster Klei een landschappelijke eenheid vanaf de IJssel tot aan de huidige bebouwing van Voorst.

4. Splitsing deelgebieden ten westen van Voorst

De schrijvers stellen dat er geen noodzaak is tot het splitsen van het landschap ten westen van Voorst in de landschappelijke analyse.

Uit de landschappelijke analyse blijkt echter dat een grote afwisseling in besloten en open delen kenmerkend is voor het landschap ten westen van Voorst. Het landschap ten oosten van Voorst kenmerkt zich door een overwegend open landschap.

Het onderscheid in deelgebieden ten westen van Voorst helpt daarom de analyse van het landschap te structureren ten aanzien van de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen, op basis van de kenmerken: type landschap en kwaliteit, gaafheid en herkenbaarheid van de landschappelijke structuren.

De opdeling van het landschap ten westen van Voorst is ten eerste gebaseerd op het aanwezige type landschap: deelgebied 3 is onderdeel van het coulissenlandschap, deelgebieden 1 en 2 zijn onderdeel van het kampenlandschap. Het onderscheid tussen deelgebieden 1 en 2 is gebaseerd op het verschil in kwaliteit en gaafheid van de aanwezige landschappelijke structuren in het kampenlandschap.

5. Landgoed de Ossekamp en landweg de Riete

Beide elementen worden toegevoegd aan de landschapsanalyse. Beide elementen hebben geen consequenties voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

6. Doorsnijding landwegen westelijk tracé

De schrijvers stellen dat er aan de westzijde van Voorst mogelijk zes belangrijke historische landwegen worden afgesloten en ten oosten van Voorst één.

De historische wegenstructuur wordt in de landschappelijke analyse genoemd als een van de landschappelijke kwaliteiten van het gebied ten westen van Voorst. Hierbij wordt gedoeld op de samenhangende structuur van de diverse wegen. Het aantal wegen heeft daarom geen direct verband met de kwaliteit of gaafheid van de landschappelijke elementen, dat ten oosten van Voorst sterker is dan ten westen van Voorst. De beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt niet.

7. Loopstal

De schrijvers stellen dat een onlangs gerealiseerde loopstal in Voorst afbreuk doet aan de landschapsbeleving en daarmee mogelijk in strijd is met de dorpsvisie van Voorst. Dit wordt ter kennisgeving aangenomen en heeft verder geen relevantie voor de landschappelijke analyse.

8. Molenbiotoop

Door de briefschrijvers wordt gesteld dat er in de molenbiotoop ten westen van Voorst geen mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

Bij de landschappelijke kwaliteiten is de Molen de Zwaan al in de analyse benoemd. Hierbij wordt de molenbiotoop opgenomen. Indien opgenomen in het gemeentelijke bestemmingsplan is de molenbiotoop beschermd zoals aangegeven in het bestemmingsplan.

Mitigerende maatregelen in een molenbiotoop zijn dus wel degelijk mogelijk. Eventuele mitigerende maatregelen in relatie tot oplossingsrichting 12 kunnen uit verschillende maatregelen bestaan, zoals: beplanting, inpassing in de landschappelijke structuur, vormgeving van kruisingen, hoogteligging etc. Bij landschappelijke inpassing met beplanting kan het ook gaan om toepassing van beplanting die geen belemmering vormt in een molenbiotoop zoals heesters, struweel of knotbomen.

Bovenstaande leidt tot een nadere toelichting in de rapportage, maar heeft geen invloed op de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

9. Parken aan de westzijde van de Rijksstraatweg

De briefschrijvers stellen dat er vooral parken en tuinen ten westen van de N345 aanwezig zijn en niet ten oosten, zoals gesteld in de landschappelijke analyse.

Het aantal parken en tuinen aan weerszijden van de N345 is niet bepalend voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen. Verder zijn er in de landschappelijke analyse enkele voorbeelden benoemd, zonder uitputtend of volledig te willen zijn. De opmerking van de briefschrijvers wordt daarmee ter kennisgeving aangenomen en heeft geen invloed op de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

10. Eindconclusie

De briefschrijvers stellen dat de landschappelijke analyse onvoldoende objectief en/of meetbaar is en dat daarom alleen wettelijk beschermde waarden in het onderzoek meegenomen dienen te worden.

Landschappelijke kwaliteiten en waarden zijn per definitie niet objectief en/of meetbaar te beoordelen. Er is daarom gebruik gemaakt van externe en onafhankelijke expertise voor de landschappelijke analyse en de beoordeling van de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen.

Bijlage 5 beantwoording: Notitie “Verkeer” N345 Voorst (eindconcept)

In een brief d.d. 5 november 2010 aan de provincie stelt de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw enkele vragen en opmerkingen betreffende de Notitie Verkeer & Vervoer (eindconcept).

Op alle vragen en opmerkingen in beide brieven is puntsgewijs een inhoudelijk antwoord geformuleerd. Enkele vragen en opmerkingen betroffen inhoudelijk hetzelfde onderwerp en zijn daarom in één reactie beantwoord.

1. Inzichtelijkheid van het verkeersmodel

De werking van het verkeersmodel is volgens de schrijvers een “black box”, de uitkomsten zijn niet verifieerbaar.

Voor de verkenning N345 Voorst is het verkeersmodel “Stedendriehoek” gebruikt. Dit verkeersmodel is gedragen door de Provincie, de gemeente Voorst en de regio Stedendriehoek, is geverifieerd en is eerder toegepast bij onder meer de volgende studies:

- Corridorstudie N348;
- Verkenning onderliggend wegennet Stedendriehoek;
- MER N348 Zutphen – Eefde;
- Business park A1 bij Deventer.

Het model is het best beschikbare middel en is daarom toegepast in de verkenning naar de N345 in Voorst. De enige aanpassingen die in het model zijn gedaan, betreffen aanpassingen aan het netwerk (zijnde globale tracés van oplossingsrichtingen 12, 16 en 19). Door dit model te gebruiken, kunnen de uitkomsten op een goede manier vergeleken worden met de vorige studies.

Het verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid, het biedt daarmee geen absolute resultaten die 1:1 vergelijkbaar zijn met de toekomstige werkelijkheid (in 2020). Wel zijn de resultaten aangaande de huidige situatie vergelijkbaar met de telgegevens van de provincie Gelderland (deze controleslag is uitgevoerd in de verkenning). De resultaten voor de toekomstige situatie bieden verder goed inzicht in de onderlinge verschillen van de oplossingsrichtingen ten aanzien hun effectiviteit. Het verkeersmodel is daarmee een zeer bruikbaar en het best beschikbare beoordelingsmiddel ten aanzien van het aspect verkeer.

2. Gevaarlijk wegvak de Halmen – Klarenbeekseweg

Het wegvak de Halmen – Klarenbeekseweg mag volgens de schrijvers niet aangemerkt worden als gevaarlijk wegvak.

Het wegvak de Halmen – Klarenbeekseweg is volgens de methode van het ROVG in de periode 2006 t/m 2008 een gevaarlijk wegvak met meer dan 20 gewogen ongevallen in drie jaar. In de periode 2007 t/m 2009 zijn minder ongevallen geregistreerd en is het wegvak volgens deze methode geen gevaarlijk wegvak meer. Deze nuancering is reeds in de verkenning aangebracht. Gesteld wordt dat er aan de vormgeving en het gebruik van het

wegvak niets veranderd is. De problematiek blijft daarmee actueel. Daarnaast richt de ongevalanalyse in de verkenningen van de provincie Gelderland zich altijd op de ongevallen die in de laatste vijf jaar zijn geregistreerd, in dit geval 2005 t/m 2009. De problematiek op het wegvak blijft daarmee actueel en relevant (periode 2007 t/m 2009: 18 gewogen ongevallen).

3. Effect van de Enkweg bij oplossingsrichtingen 12 en 19

Door de schrijvers wordt de toename van het verkeer op de Enkweg als nadeel gezien van oplossingsrichtingen 12 en 19. Volgens de schrijvers wordt dit effect in de notitie echter als voordeel gepresenteerd.

Het volgende is beschreven in de notitie (p. 21):

“Oplossingsrichting 12 is het meest effectief ten aanzien van de afname van het verkeer op het huidige tracé door Voorst. Dit wordt in het verkeersmodel veroorzaakt door de westelijke inrikker (Enkweg) vanaf de nieuwe rondweg. (...) In werkelijkheid zal deze verdeling gelijkmatiger zijn verdeeld over de inrikkers naar Voorst. De hoge intensiteit op de Enkweg wordt veroorzaakt door de grofheid van het verkeersmodel. Het punt dat de productie en de attractie van het verkeer symboliseert in het verkeersmodel ligt dicht bij de Enkweg met als gevolg dat als het verkeer via deze route het dorp verlaat of inrijdt. Dat is niet realistisch. Bij de nadere uitwerking van de rondweg dient hier rekening mee te worden gehouden.”

En (p. 27) als algemeen aandachtspunt wordt genoemd: *“Een aansluiting op een rondweg dicht op de kern Voorst leidt er mogelijk toe dat veel verkeer van en naar Voorst de keuze maakt om via die aansluiting te rijden, over wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Concreet betreft dit de Enkweg ten westen van Voorst.”*

In tegenstelling tot wat de briefschrijvers beweren, wordt het effect van meer verkeer via de Enkweg bij oplossingsrichtingen 12 en 19 dus sterk genuanceerd en bovendien als negatief effect gepresenteerd.

In de beoordeling van de oplossingsrichtingen wijkt de onderlinge score (+) ten aanzien van de verkeersintensiteiten (MVT/etmaal en MVT/OS en MVT/AS) verder niet af. Oplossingsrichtingen 12 en 19 met een inrikker via de Enkweg worden niet positiever beoordeeld dan oplossingsrichting 16. Feitelijk wordt het effect van het verkeer via de Enkweg niet meegenomen in de beoordeling en is het effect alleen een aandachtspunt voor het vervolg van de verkenning. Aangetekend wordt verder dat de uiteindelijke ontwerpen van de oplossingsrichtingen (inclusief aansluitingen op het onderliggende wegennet) niet uitgewerkt zijn en er nog niets is besloten ten aanzien van mogelijke aansluitingen op het OWN.

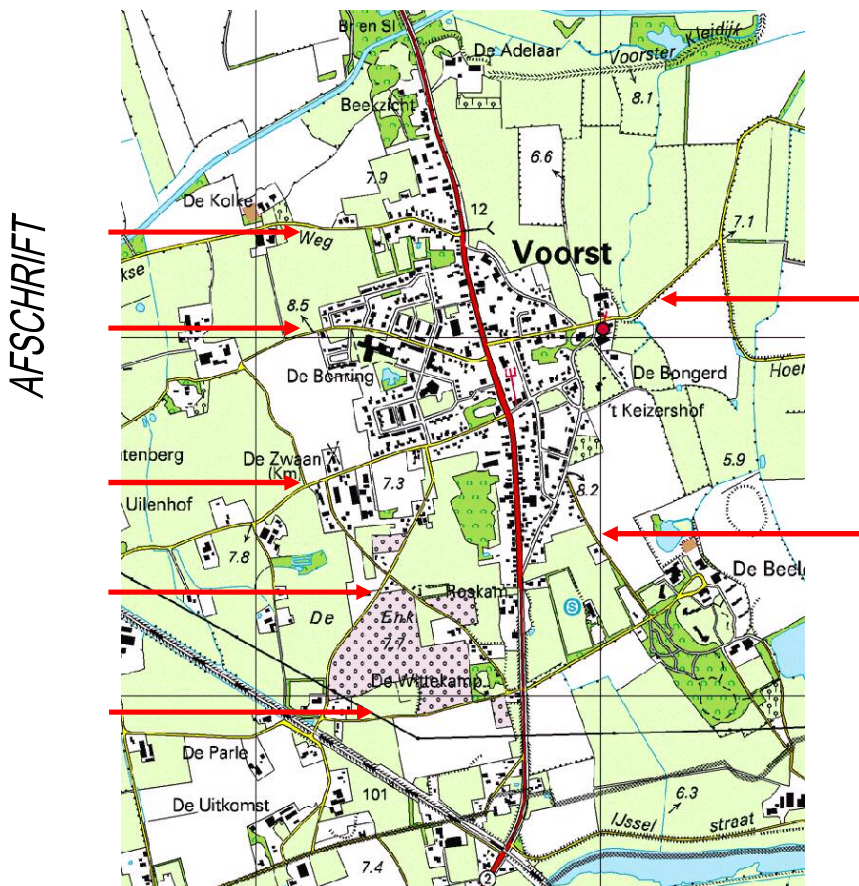
Het effect van het extra verkeer op de Enkweg is daarmee ook niet meegenomen in de beoordeling van de overige aspecten (zoals ongevalrisico, letselrisico en barrièrewerking), zoals de schrijvers in hun brief wel voorstellen. Aanvullend zijn de etmaalintensiteiten volgens het verkeersmodel op de Enkweg dusdanig klein en in geen verhouding tot de huidige N345 in Voorst, dat er van barrièrewerking (in termen van wachttijden en de bereikbaarheid van voorzieningen en woningen aan weerszijden van de weg) geen sprake is.

4. Aantal doorsnijdingen erftoegangswegen en barrièrewerking

Door de schrijvers wordt het volgende gesteld:

- Oplossingsrichting 12 doorsnijdt 6 ETW;
- Oplossingsrichting 16 doorsnijdt 1 ETW.

Een blik op de topografische kaart leert ten aanzien van het aantal doorsnijdingen het volgende:



De globale tracés van oplossingsrichtingen 12 en 16 doorsnijden 5 respectievelijk 2 ETW.

Daarnaast doorsnijdt oplossingsrichting 12 één recreatieve fietsroute en doorsnijdt oplossingsrichting 16 zowel een recreatieve als utilitaire fietsroute.

De schrijvers stellen dat de beoordeling van oplossingsrichting 12 op het aspect barrièrewerking negatiever moet uitvallen, in verband met de toegenomen barrièrewerking door afsluiting van het buitengebied. Van barrièrewerking (in termen van wachttijden en de bereikbaarheid van voorzieningen en woningen aan weerszijden van de weg) is door de lage bebouwingsdichtheid in het buitengebied echter niet of nauwelijks sprake ten opzichte van de autonome ontwikkeling (met doorsnijding van de kern Voorst door de N345). Er is daarom bij oplossingsrichtingen 16 en 19 sprake van een sterke verbetering (++), maar bij

oplossingsrichting 12 (door het afsluiten van meer woningen in het buitengebied) een minder sterke verbetering (+/++). Dit is al op deze manier in de notitie beoordeeld. Bovendien kan de barrièrewerking verminderd worden door een zorgvuldige inpassing van de voorkeursoplossing, bijvoorbeeld door middel van parallelstructuren en/of de realisatie en vormgeving van aansluitingen.

Overwegende het bovenstaande, scoort oplossingsrichting 12 het minst goed ten opzichte van de autonome ontwikkeling (waarin de N345 Voorst doorsnijdt), zoals reeds beoordeeld in de notitie (+/++ ten opzichte van ++), maar hoeft de beoordeling niet te worden aangepast.

In de notitie zal de beoordeling van het criterium barrièrewerking worden verduidelijkt.

5. Verkeer richting Twello/Wilp/Deventer via de N790

De schrijvers stellen dat het verkeer richting de N790 bij oplossingsrichting 19 via de huidige N345 door Voorst blijft rijden.

Echter, de volgende resultaten blijken uit de berekeningen met het verkeersmodel:

- Op de huidige N345 door Voorst zijn de intensiteiten bij elke oplossingsrichting vergelijkbaar, ook indien er gecorrigeerd wordt voor het verkeer via de gemodelleerde aansluiting Enkweg bij oplossingsrichtingen 12 en 19;
- De intensiteiten op de huidige N345 voldoen bij oplossingsrichting 19 ruim aan de criteria in het beoordelingskader, hierop onderscheiden de oplossingsrichtingen zich niet;
- Oplossingsrichting 19 onderscheidt zich voor de effecten op het doorgaande verkeer en het sluipverkeer. Het volgende blijkt uit de berekeningen met het verkeersmodel:
- Qua afstand en reistijden biedt oplossingsrichting 19 het beste alternatief voor het doorgaande verkeer in de corridor Zutphen – Apeldoorn;
- Oplossingsrichting 19 biedt de meest logische aanvulling aan het netwerk ten opzichte van oplossingsrichtingen 12 en 16;
- Oplossingsrichting 19 onttrekt verkeer uit andere corridors en onttrekt verkeer van de N790 richting Deventer.

In de notitie is oplossingsrichting 19 daarom positiever gewaardeerd ten aanzien van het doorgaande verkeer en het sluipverkeer dan oplossingsrichtingen 12 en 16.

In de notitie zal bovenstaande worden verduidelijkt. Sluipverkeer richting de N790 zal verder als risico worden benoemd indien de huidige N345 door Voorst niet effectief afgewaardeerd wordt. Dit is in overeenstemming met de huidige aandachtspunten bij de conclusie (effectieve afwaardering huidige N345).

6. Onterechte uitbreiding doelstelling tot leefbaarheid Gietelo

De schrijvers stellen dat de doelstelling onterecht is uitgebreid tot de leefbaarheid in Gietelo.

Ten aanzien van de effectiviteit op de doelstellingen is in alle deelnotities bij de verkenning N345 Voorst gesteld dat de oplossingsrichtingen 12, 16 en 19 ieder aan de doelstelling voldoen. Dit is gebaseerd op de resultaten van de berekeningen met het verkeersmodel. De effecten in Gietelo zijn niet in de beoordeling van de effectiviteit van de oplossingsrichtingen meegewogen. De effecten in Gietelo zijn wel als positief effect (buiten de doelstelling) benoemd.

7. Verder onderzoek naar nul plus variant

De schrijvers stellen dat het onderzoek naar nut en noodzaak zich moet concentreren op de leefbaarheid en dat in dat kader de nulplus variant verder onderzocht dient te worden.

Ten aanzien van de leefbaarheid (in verkeerskundige zin) stellen de schrijvers dat de door de realisatie van extra (twee) zebrapaden de oversteekbaarheid verbeterd kan worden en de barrièrewerking verminderd kan worden. Echter, de realisatie van extra voetganger- en fietsoversteekplaatsen leidt op een drukke doorgaande weg tot een negatief effect op de verkeersveiligheid en biedt geen of weinig vermindering van de barrièrewerking:

- De geloofwaardigheid van de oversteekplaatsen door het lage gebruik staat onderdruk;
- Het gemotoriseerde verkeer zal bij weinig gebruik van de oversteekplaatsen geneigd zijn om de locaties te negeren en overstekend verkeer géén voorrang te verlenen, terwijl overstekend verkeer dit mogelijk wel verwacht;
- Bij weinig gebruik van de oversteekplaatsen verwacht het rechtdoorgaande gemotoriseerde verkeer geen overstekend verkeer. Indien er een voertuig op de doorgaande weg voor overstekend verkeer (onverwacht) stopt, leidt dit tot een risico op kop/staart ongevallen.

Het probleem van de parkeervoorzieningen langs de weg kan door de schrijvers worden ondervangen door de realisatie van geconcentreerde parkeervoorzieningen op inbreidingslocaties. Deze oplossing is reeds meegenomen in oplossingsrichting 15.4 zoals beschreven in deelrapport B van de verkenning. Naar de effecten van deze oplossing is geen nader onderzoek verricht. Wel kan het volgende worden gesteld:

- Het voorkomen van langsparkeren langs de weg door de realisatie van enkele geconcentreerde parkeerlocaties steunt op weinig draagvlak van de bewoners langs de N345, omdat zij hun auto niet voor de deur kunnen parkeren en een (grote) afstand tot hun auto moeten overbruggen;
- Geconcentreerde parkeervoorzieningen zijn oplossingen die worden toegepast in dichtbevolkte en dichtbebouwde plaatsen en woonwijken, niet vergelijkbaar met een kern als Voorst.

Bovenstaande factoren leiden tot het risico dat automobilisten hun auto (illegaal) in de bermen, op fiets- en/of voetpaden zullen parkeren. Dit heeft per saldo een negatief effect op de verkeersveiligheid.

8. Relatie dorpsvisie Voorst met het aspect Verkeer

Volgens de briefschrijvers biedt oplossingsrichting 16 de meeste kansen ten aanzien van het aspect verkeer door onderstaande uitgangspunten:

- Bij kleinschalige uitbreidingen aansluiten op bestaande wegenstructuur met Tuinstraat, Enkweg en Hezeweg als hoofd ontsluitingswegen (alle ten westen van Voorst);
- Overige plattelandswegen in hun schaal behouden en rol geven voor langzaam verkeer;
- Koppeling van nieuwe verbinding met uitbreidingen van Voorst.

Allereerst wordt in dat kader opgemerkt dat de dorpsvisie géén bindend beleid betreft. De dorpsvisie vormt vooral een aandachtspunt bij de uitwerking van de voorkeursoplossing.

Verder is het niet duidelijk hoe de briefschrijvers tot de voorgestelde beoordeling komen:

- Het eerste punt kan op twee wijzen worden geïnterpreteerd:
 - o Door middel van oplossingsrichting 16 kan niet op de voorgestelde ontsluitingsstructuur (Tuinstraat, Enkweg en Hezeweg) worden aangesloten. Oplossingsrichtingen 12 en 19 bieden hiervoor wel kansen. Overigens is het uitgangspunt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming dat er zo min mogelijk aansluitingen op een nieuwe rondweg worden gerealiseerd. Het onderliggende wegennet dient op strategische punten aan te sluiten op het ontsluitende wegennet, via bijvoorbeeld een parallelstructuur;
 - o Oplossingsrichtingen 12 en 19 bieden geen bedreiging voor de beoogde verkeerskundige functies van de genoemde wegen.
- Geen enkele oplossingsrichting biedt risico's voor de schaal en rol van overige plattelandswegen. Deze zullen niet aansluiten op een mogelijke rondweg, er wordt daarom geen toename van het verkeer verwacht, met gevolgen voor de schaal en de rol van de overige plattelandswegen;
- Uitbreidingen van Voorst worden volgens de dorpsvisie bij voorkeur in Voorst en aan de westelijke zijde van de huidige kern gerealiseerd. Oplossingsrichtingen 12 en 19 bieden voor de ontsluiting van deze uitbreidingen in verkeerskundige zin kansen, in tegenstelling tot oplossingsrichting 16.

9. Conclusie

Alle opmerkingen en vragen kunnen inhoudelijk worden beantwoord, zonder dat daar gewijzigde conclusies aan verbonden zijn. Wel dient ten aanzien van de gemaakte opmerkingen en gestelde vragen een uitgebreider toelichting te worden geschreven in de deelnotitie Verkeer & Vervoer.

Bijlage 6 beantwoording: Notitie “Cultuurhistorie” N345 Voorst (eindconcept)

In de brief d.d. 3 november 2010 met onderwerp “Notitie Cultuurhistorie N345 Voorst (eindconcept) 6 oktober 2010” aan de provincie stelt de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw enkele vragen en opmerkingen betreffende de Notitie Cultuurhistorie (eindconcept).

Op alle vragen en opmerkingen in de brief is puntsgewijs een inhoudelijk antwoord geformuleerd.

1. Nationaal landschap De Veluwe

De schrijvers van de brief wijzen erop dat in de notitie niet wordt vermeld dat het gebied ten westen van de Rijksstraatweg is aangewezen als Nationaal Landschap. De schrijvers wijzen op de beschermde status van het gebied en menen dat in het beleidskader vermeld moet worden dat het plangebied deel uitmaakt van het Nationaal Landschap de Veluwe.

Het is inderdaad zo dat het gebied ten westen van de Rijksstraatweg binnen het Nationaal Landschap de Veluwe valt. Dit betekent dat het gebied gekenmerkt wordt door 'internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten'.

Echter, de provincie voegt in de Nationale Landschappen geen ruimtelijk beleid toe aan het Streekplanbeleid. Zoals de Nota Ruimte heeft gevraagd, is er wel een Streekplanuitwerking voor de Nationale Landschappen. Deze richt op de programmering en in relatie daarmee de begrenzing van het betreffende nationale landschap. Er is dus geen sprake van een beleidscategorie. Alleen in de gevallen waar een Nationaal Landschap samenvalt met een waardevol landschap of waardevol open gebied geldt het streekplanbeleid en daarmee een 'ja, mits' of 'nee-tenzij' regeling. Het gebied ten westen van Voorst is echter geen waardevol landschap of waardevol open gebied.

Hoewel het Nationaal Landschap aangeeft dat het landschap ten westen van de Rijksstraatweg bijzonder is, biedt het geen beschermde status. Het heeft daarom ook geen gevolgen voor de effectbeoordelingen in het hoofdrapport. In de definitieve versie van de notitie zal wel genoemd worden dat het deel ten westen van de Rijksstraatweg binnen het Nationaal Landschap de Veluwe valt.

2. Gebied ten westen en ten noorden van Voorst showroom en attentiegebied

De briefschrijvers menen dat het reëel is om te veronderstellen dat het gebied ten westen van Voorst in de nabije toekomst als showroom en attentiegebied wordt aangewezen.

Deze veronderstelling is speculatief. Er zijn geen concrete aanwijzingen om dit te veronderstellen. Er is in de huidige situatie geen sprake van een attentiegebied of showroom. Attentiegebieden worden alleen aangewezen wanneer de provinciale archeologische waarden in delen van de parels niet geborgd worden. Hiervan is tot dusver geen sprake. Showrooms zijn in de eerste plaats digitale plekken waarbij Belvoirprojecten worden toegelicht. Het gebied ten westen van Voorst behoort niet tot de vijf nieuwe

projecten die in eerste instantie in aanmerking komen showroom, zoals benoemd in het Belvoirbeleid.

3. Natuurschoonwet (1928)

De schrijvers merken op dat NSW landgoed De Ossenkamp geen specifieke vermelding krijgt in de notitie.

In de notitie zal landgoed de Ossenkamp aan de Tuinstraat een specifieke vermelding krijgen. Omdat de effecten van de verschillende alternatieven op alle NSW landgoederen zijn meegenomen in de beoordeling zal deze vermelding geen andere effectscore opleveren. Zie ook onder landschap.

Ook menen de schrijvers dat vermeld moet worden dat het cultuurhistorisch meest waardevolle gedeelte van landgoed Beekzicht ten westen van de Rijksstraatweg ligt.

Landgoed de Beekzicht is als gehele landgoed bijzonder. Iedere doorsnijding van de begrenzing betekent een aantasting van de aanwezige waarden.

Tot slot missen de schrijvers de vermelding dat het gebied ten westen van Voorst zoekgebied voor nieuwe landgoederen is.

Nieuwe landgoederen vallen niet onder de definitie van cultuurhistorie en de aanwezigheid van het zoekgebied zal dan ook niet worden vermeld in het eindconcept van de notitie cultuurhistorie.

4. Monumentenwet (1988)

De schrijvers vinden het onterecht dat er een grote waardering aan de historische kern van Voorst wordt gegeven omdat de kern geen wettelijke bescherming kent. Volgens de schrijvers zijn er geen concrete plannen om het dorpsgezicht in de toekomst te beschermen. Als argument hiervoor wordt de realisatie van een grote loopstal in de zichtlijn van de Adelaar naar de kerk. Gesteld wordt dat oplossingsrichting 16 juist kansen biedt. Automobilisten kunnen dan van het vrije uitzicht genieten en de beleving vergroten. Er wordt verzocht om in 'kansen' over een oostelijke rondweg te denken.

Dat het dorpsgezicht niet beschermd is, betekent niet dat het niet aangetast kan worden door oplossingsrichting 16. Zichtlijnen worden ernstig aangetast en de historische omgeving waarbinnen de dorpskern is ontstaan ook. In de notitie wordt ook niet gesteld dat het dorpsgezicht beschermd is, er worden alleen argumenten aangedragen waaruit de bijzondere waarde van het dorp blijkt. Veel gebouwen zijn aangewezen als monument en het Monumenten Inventarisatie Project heeft het aangemerkt als een beschermingswaardig dorpsgezicht. Dit zijn objectieve gegevens. De opmerking over de loopstal wordt ter kennisgeving aangenomen.

Vanuit cultuurhistorie wordt er in eerste instantie gekeken naar de inhoudelijke waarden en niet naar de beleving van de automobilisten. De provincie vindt het inderdaad belangrijk om de beleving van cultuurhistorie te vergroten maar daarbij mag de cultuurhistorie niet

verstoord worden. Een verstoring is in dit geval wel aan de orde en staat dus boven de belevingswaarde. In het eindconcept van de notitie zal aandacht worden geschonken aan mogelijke mitigerende maatregelen van oplossingsrichting 16. Op dit punt wordt de notitie aangepast.

Graag zien de schrijvers dat er aandacht wordt besteed aan de waarde van de sociale woningbouw in het westelijke gedeelte van het dorp.

De sociale woningbouw in het westen van de kern Voorst is volgens de monumentencommissie Voorst niet beschermingswaardig op stedenbouwkundig schaalniveau zoals een beschermd dorpsgezicht. Het betreft afzonderlijke gebouwen waarover de commissie heeft geadviseerd om deze 'op termijn' en 'zonodig gedoseerd' op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen. Omdat het geen monumenten of stedenbouwkundig waardevol ensemble betreft, wordt dit niet meegenomen in het eindconcept van de notitie.

5. Bestemmingsplan Buitengebied (1997) en Dorp Voorst (2010) en Dorpsvisie Voorst (2008)

De briefschrijvers zijn van mening dat het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010 niet als formeel toetsingkader kan dienen omdat het een vastgesteld (voor)ontwerp betreft. Daarnaast geven de schrijvers aan dat het bestemmingsplan Buitengebied 1997 geen beschermde status aan landschappelijke structuren als hagenstructuren, bosjes en microrelief geeft. De schrijvers menen dat bovenstaande bestemmingsplannen geen bruikbaar toetsingskader bieden.

In het eindconcept van de notitie zal vermeld worden dat het bestemmingsplan Dorp Voorst 2010 een (voor)ontwerp betreft.

Het is onduidelijk waarom de schrijvers menen dat het bestemmingsplan buitengebied geen bruikbaar toetsingskader biedt. In de notitie wordt, in tegenspraak met de schrijvers, niet vermeld dat het bestemmingsplan buitengebied 1997 hagenstructuren, bosjes en microrelief een beschermde status geeft. Het bestemmingsplan noemt dat er in gebieden die de waarde 'landschapselementen' hebben deze zo veel mogelijk behouden moeten worden. Dit bestemmingsplan biedt overigens een objectief wettelijk toetsingskader. Het is het vigerende bestemmingsplan voor het buitengebied.

Er wordt door de briefschrijvers gesteld dat een verwijzing naar de Dorpsvisie Voorst ontbreekt in de notitie.

De Dorpsvisie Voorst is een uitwerking van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek en het woningbouwprogramma zoals dat is geformuleerd in de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst. De Dorpsvisie Voorst vormt de basis voor het nieuwe bestemmingsplan Dorp Voorst. Daarom is het (voor) ontwerp bestemmingsplan gebruikt als beleidskader en niet de visie. In het eindconcept van de notitie zal de dorpsvisie worden genoemd.

De cultuurhistorische aspecten die worden benoemd in de Dorpsvisie en die de briefschrijvers aanhalen als ruimtelijke uitgangspunten zijn al impliciet en/of expliciet opgenomen in de gebruikte criteria in de notitie:

- Het respecteren van de loop en inrichting van de historische wegen. In de deelnotitie landschap zijn de wegen expliciet meegenomen en in de notitie cultuurhistorie onder 'de kamp en broekontginningen ten westen van Voorst'.
- Het behoud van de openheid rondom de molen. Dit geldt alleen als er sprake is van objecten met een bepaalde hoogte (vanaf ongeveer drie meter). De molenbiotoop is meegenomen als uitgangspunt voor mitigerende maatregelen.
- Het behouden en beschermen van de historische boerderijen en hun erven in de directe omgeving. Dit is meegenomen onder historische stedenbouw
- Het behouden en beschermen van de historische landgoederen en buitenplaatsen. Dit is expliciet meegenomen.
- Het inpassen en/of beschermen van archeologische waarden. Dit is meegenomen in de notitie archeologie.

Aanvullend op de reactie van de briefschrijvers: In de dorpsvisie zijn op basis van een ruimtelijke analyse en leefbaarheidsonderzoek onder bewoners de kwaliteiten en diskwaliteiten van het landschap benoemd. Één van de twee diskwaliteiten van het landschap is de versnippering van de enk. Voor het landschap ten oosten van Voorst zijn geen diskwaliteiten benoemd, maar enkel kwaliteiten. Concreet betekent dit dat het landschap ten oosten van Voorst gaver is dan de Voorster enk.

Aanvullend op de reactie van de briefschrijvers: "De Dorpsvisie Voorst is een uitwerking van de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek en het woningbouwprogramma zoals dat is geformuleerd in de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst. In deze Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst is voor het dorp Voorst een woningbouwprogramma opgenomen van 440 woningen tot 2030. Als zoeklocatie is het gebied ten westen en noordwesten van het dorp aangegeven. Dit betreft de Voorster Enk." (p.7)

6. Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst (2005) en de Cultuurhistorische Nota (1999)

De schrijvers geven aan dat er zowel in de toekomstvisie als in de nota niet is vermeld dat het gebied ten westen van de Rijksstraatweg onderdeel uitmaakt van Nationaal Landschap de Veluwe. Ze verzoeken de notitie aan te passen en te vermelden dat het gebied ten westen van Voorst beschermd is.

In de notitie is ernaar gestreefd om de informatie objectief weer te geven. Het is niet mogelijk om in het kader van de ruimtelijke toekomstvisie en de cultuurhistorische nota te vermelden dat het gebied ten westen van Voorst beschermd is. Ten eerste noemen beide documenten de aanwezigheid van het Nationaal Landschap niet en ten tweede biedt het Nationaal Landschap geen bescherming. Zie ook opmerking onder 1 en onder landschap.

7. Deelaspecten en (effect)criteria

De schrijvers zouden het evenwichtiger vinden wanneer er bij het deelaspect landschap onderscheid wordt gemaakt in het beschermd en niet-beschermd landschap.

Er zal in de notitie geen onderscheidt worden gemaakt tussen beschermd en niet beschermd landschap. Onderdelen van bijvoorbeeld landgoederen die binnen de EHS vallen worden meegenomen in de notitie natuur. Nationaal landschap biedt geen wettelijke bescherming en de NSW landgoederen ook niet voor cultuurhistorie.

Daarnaast menen de schrijvers dat er bij geen enkel alternatief sprake is van een verstoring of aantasting van historische bouwkunde of stedenbouw. Wanneer er een aantal stralen wordt aangegeven waardoor de verstoring kan worden gekwalificeerd kan er pas een vergelijking worden gemaakt.

Er is gekeken naar het aantal monumenten in de nabijheid van de alternatieven. In het eindconcept van de notitie zal worden aangegeven welke bandbreedte daarmee is bedoeld.

De schrijvers geven aan dat het niet onvermeld mag blijven dat de Appensche dijk een benoemde parel die zich bevindt binnen de EHS en het Nationaal landschap de Veluwe.

In de notitie wordt de waarde van de Appensche dijk duidelijk omschreven. De Appensche dijk zelf is geen benoemde parel. Een deel van het plangebied is inderdaad archeologische parel, maar dit vormt slechts een begrenzing voor een archeologisch waardevol gebied. Dat de dijk binnen de EHS en waardevol landschap ligt voegt niets toe aan de waardering.

De schrijvers geven aan dat de term 'relatief gaaf' het gebied ten westen van Voorst geen eer aandoet. Liever zien zij 'zeer waardevol' omdat deze term ook in relatie met het Nationaal Landschap de Veluwe wordt gebruikt. Ook menen zij dat de term 'ongereptheid' geen juiste term is voor de beoordeling van cultuurhistorie.

'Gaafheid' is juist een veelgebruikt criterium in de cultuurhistorie. Zo wordt er bij de aanwijzing van monumenten altijd gekeken naar de gaafheid, oftewel authenticiteit en herkenbaarheid van het object. Voor landschappen geldt dit ook; hoe minder aangetast en gaver het landschap is, hoe hoger het gewaardeerd wordt. Het gaat hierbij om de fysieke kwaliteit van de cultuurhistorie. De schrijvers gebruiken de term 'ongereptheid' maar dit is geen juiste vertaling van gaafheid en wordt niet gebruikt in de notitie.

De schrijvers menen dat oplossingsrichting 16 te negatief beoordeeld is. Zowel het IJssellandschap als de dorpsrand en monumenten worden niet doorsneden of aangetast. Het IJssellandschap ligt te ver van het tracé verwijderd om aangetast te worden en de doorsnijding van landwegen blijft beperkt tot één landweg. De sterk negatieve beoordelingen bij oplossingsrichting 19 zijn volgende de schrijvers terecht. Ze vragen zich wel af of het feit dat oplossingsrichting 12 de molenbiotoop aantast niet sterk negatief beoordeeld moet worden in plaats van negatief.

Het standpunt van de briefschrijvers over oplossingsrichting 16 wordt niet gedeeld. In de gehele notitie komt duidelijk naar voren waarom en hoe oplossingsrichting 16 het landschap sterk aantast. We menen dat het voldoende is toegelicht in de notitie waarom oplossingsrichting 16 sterk negatief is beoordeeld, evenals oplossingsrichting 19. Oplossingsrichting 12 is ook negatief voor de cultuurhistorie, maar minder sterk. Onder andere omdat het landschap ten westen van Voorst minder gaaf en zeldzaam is. De effecten op de monumenten zijn in de notitie gelijk beoordeeld. Dit is gedaan omdat bij geen

enkel tracé sprake is van een forse aantasting of zelfs sloop van een monument (- -). Omdat in de nabijheid van alle alternatieven alle monumenten aanwezig zijn is overal een – gehanteerd. Omdat er bij oplossingsrichting 16 sprake is van één monument en de overige oplossingsrichtingen meerdere zal de tabel hierop aangetast worden.

De tabel in de notitie wordt daarnaast op nog één punt aangepast: Onder 'historisch landschap', 'beschadiging landgoederen' wordt -/- - opgenomen in plaats van - -. Alternatief 19 tast de landgoederen namelijk net iets sterker aan dan alternatief 16. Toch *doorsnijdt* alternatief 16 een aaneengesloten landgoed en is daarmee weer net iets negatiever dan alternatief 12.

Het scoren van - - tot + + is gebaseerd op feiten, maar ook afhankelijk van de mening van de expert. Dit kan ervoor zorgen dat een effect gewaardeerd wordt met bijvoorbeeld een – en niet met -/- - . Deze kleine verschillen in keuzes kunnen altijd onderbouwd worden en hebben voor de totaalscore weinig tot geen invloed.

De totaalscores van de alternatieven op cultuurhistorie zijn niet veranderd. Alternatief 12 scoort nog steeds negatief en 16 en 19 sterk negatief. Wij menen oprecht een objectieve beoordeling tot stand te hebben gebracht vanuit cultuurhistorisch oogpunt.

Bijlage 7 beantwoording: Notitie “Archeologie” N345 Voorst (eindconcept)

In de brief d.d. 3 november 2010 met onderwerp “Notitie Archeologie N345 Voorst (eindconcept) 6 oktober 2010” aan de provincie stelt de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw enkele vragen en opmerkingen betreffende de Notitie Archeologie (eindconcept).

Op alle vragen en opmerkingen in de brief is puntsgewijs een inhoudelijk antwoord geformuleerd.

1. Geïntegreerde beoordeling van Archeologische waarden

In de brief wordt door de schrijvers een gecombineerde notitie van Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie voorgesteld. Deze samenhang is inderdaad aanwezig, ten behoeve van een gestructureerde analyse zijn de aspecten echter gesplitst. De splitsing in afzonderlijke aspecten heeft geen effect op de beoordeling van de oplossingsrichtingen. In de conclusies van de verkenning zijn alle afzonderlijke aspecten bovendien in onderlinge samenhang integraal beoordeeld.

2. Archeologische parels in Voorst

De schrijvers stellen dat het onderscheid tussen parels en ruwe diamanten toe te lichten en de effecten op archeologische parels ten westen van Voorst in de notitie te verwerken.

Voorst maakt inderdaad onderdeel uit van een Archeologische Parel (te weten parel nr. 14). Het beleid in Belvoir3 benadrukt het provinciale belang van deze parels en eist dat deze gebieden meegenomen worden in de planontwikkeling. Dat is in de verkenning inderdaad ook gebeurd door middel van de ontwikkeling van de al vastgestelde beleidsnota Archeologie. Bovenstaande informatie wordt toegevoegd aan de notitie Archeologie, maar heeft verder geen invloed op de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

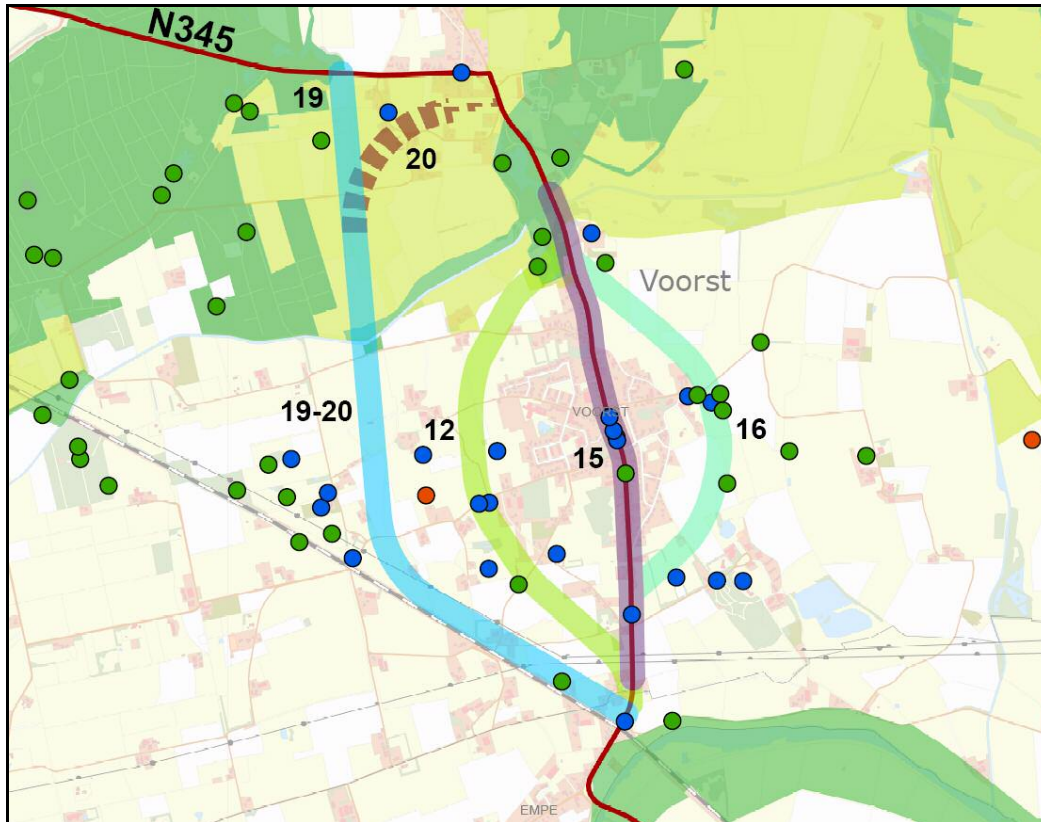
3. Beoordeling Archeologische waarden in Notitie

De briefschrijvers stellen dat er geen weging plaatsvindt ten aanzien van de effecten op bekende vindplaatsen, gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde en AMK terreinen.

Er wordt echter wel degelijk een gewogen onderscheid gemaakt tussen alle bekende archeologische waarden. Alle archeologische waarden zijn belangrijk maar bekende waarden zoals de AMK terreinen wegen zwaarder. Daarom is bij oplossingsrichtingen 12 en 19 de aantasting van het AMK terrein aangegeven sterk negatief beoordeeld. De analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt niet.

4. Definiëring van het onderzoeksgebied

Voor het onderzoek naar het aspect Archeologie zijn de tracés in onderstaande figuur als uitgangspunt genomen. Dit geldt tevens voor alle overige deelonderzoeken. Elke andere figuur is per abuis opgenomen.



Optimalisatie ten aanzien van de effecten op archeologische waarden door het verschuiven van de tracés vormt een belangrijk aandachtspunt voor de volgende fase, de uitwerking van een voorkeursoplossing. De analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen in de verkenning wijzigt niet.

5. Ontwikkeling van Belvoir showroom

De briefschrijvers stellen voor om het gebied ten westen van Voorst als attentiegebied en “showroom” aan te wijzen.

Bovenstaande wordt ter kennisgeving aangenomen, maar is niet relevant voor de beoordeling van de oplossingsrichtingen. De analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt niet. Zie verder de beantwoording van de vragen en opmerkingen aangaande cultuurhistorie.

6. Archeologische attentiegebieden

De schrijvers stellen dat er een reële mogelijkheid is dat er in strijd met provinciaal beleid archeologische waarden niet geborgd worden en daarmee onherstelbaar aangetast worden of voorgoed verloren dreigen te gaan.

Het gebied rondom Voorst is in bovenstaand kader al aangewezen als archeologische parel. Dit houdt in dat rekening moet gehouden worden met de aanwezige archeologische waarden. Dit dient vastgelegd te worden in de planontwikkeling. De gemeente Voorst heeft dit ook vastgelegd in de beleidsnotitie en de bijbehorende archeologische waarden en verwachtingkaart. Hiermee heeft de gemeente voldaan aan de eis van het Belvoir3 beleid. Er wordt gestreefd naar behoud in situ, indien dit niet mogelijk is zal archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Bovenstaande heeft geen gevolgen voor de analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

7. Nationaal Landschap De Veluwe

Door de briefschrijvers wordt de omissie benoemd dat het gebied ten westen van Voorst door de rijksoverheid is aangewezen als onderdeel van Nationaal Landschap de Veluwe.

Ten aanzien van bovenstaande wordt verwezen naar de notitie Landschap en de beantwoording van de vragen en opmerking ten aanzien van cultuurhistorie. De analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen ten aanzien van het aspect archeologie wijzigt niet.

8. Rijksmonumenten in Voorst

De briefschrijvers stellen dat ten onrechte wordt vermeld dat er geen beschermde rijksmonumenten in Voorst voorkomen.

De zin *“binnen de gemeente komen geen beschermde rijksmonumenten voor”* zal in de notitie aangepast worden. Het betreft hier namelijk alleen beschermde *archeologische* rijksmonumenten. Deze zijn niet aanwezig binnen het onderzoeksgebied. De aanpassing leidt daarom niet tot een wijziging van de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

Bijlage 8 beantwoording: voortgangsbericht 8 september 2010 inzake N345 Voorst

In een brief d.d. 20 oktober 2010 met onderwerp “voortgangsbericht 8 september 2010 inzake N345 Voorst” stelt de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw enkele vragen betreffende de deelrapporten van de verkenning naar de N345 Voorst. Tevens plaatst zij daarbij enkele opmerkingen op de deelrapporten. In deze notitie wordt op de vragen en opmerkingen in bovenstaande brief inhoudelijk gereageerd.

De reacties zijn puntsgewijs per brief beschreven, gestructureerd op basis van de onderwerpen die in de brieven aan de orde komen.

1. Regionale oplossing voor verkeersafwikkeling regionale drager N345

Door de schrijvers van de brief wordt gesteld dat de leefbaarheidproblematiek in Voorst in de kern van Voorst een rechtstreekse relatie onderhoudt met het bevorderen van de verkeersafwikkeling via de N786. Verder wordt gesteld dat de verkeersintensiteit op de N345 een regionaal probleem is dat niet in eerste instantie lokaal dient te worden opgelost.

In de verkenning naar het onderliggende wegennet Stedendriehoek (provincie Gelderland, 2007) is expliciet de vraag gesteld *“welke regionale netwerkvarianten een goed alternatief zijn voor lokale omleggingen”* zoals een lokale omleiding van de N345 bij Voorst. Het volgende is geconcludeerd: er zijn *“geen andere oplossingen te bedenken dan een lokale rondweg”* en *“ook maatregelen in de buurt van het Apeldoorns Kanaal hebben hier onvoldoende effect om probleemoplossend te zijn voor de kernen (op de corridor N345 Apeldoorn – Zutphen)”* (pagina 23 verkenning OWN Stedendriehoek).

Verder is er in de verkenning naar de N345 Voorst een brede scope aan oplossingsrichtingen beoordeeld, onder meer oplossingsrichtingen nabij de N786 en het Apeldoorns Kanaal. Deze blijken onvoldoende effectief en leiden tot veel hogere kosten dan lokale oplossingsrichtingen.

Aldus kan op basis van het uitgevoerde onderzoek en eerdere studies geconcludeerd worden dat regionale oplossingsrichtingen geen effectieve oplossing bieden ten aanzien van de lokale problematiek in de kern Voorst. De analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen in de verkenning wijzigt daarmee niet.

2. Relatie met detailniveau en resultaten PlanMER IJsselsprong

Gesteld wordt dat het detailniveau van de verkenning maximaal vergelijkbaar is met het detailniveau van de PlanMER IJsselsprong. Als expliciet voorbeeld wordt door de briefschrijvers genoemd het onderzoek aspect Geluid en Trillingen.

In het PlanMER IJsselsprong zijn vier varianten voor een rondweg om Voorst onderzocht:

- Strak om dorp oost, vergelijkbaar met oplossingsrichting 16 uit de verkenning;
- Strak om dorp west, vergelijkbaar met oplossingsrichting 12 uit de verkenning;
- Ruim om dorp west, vergelijkbaar met oplossingsrichting 19 uit de verkenning;
- Langs het spoor, vergelijkbaar met oplossingsrichting 14 uit de verkenning.

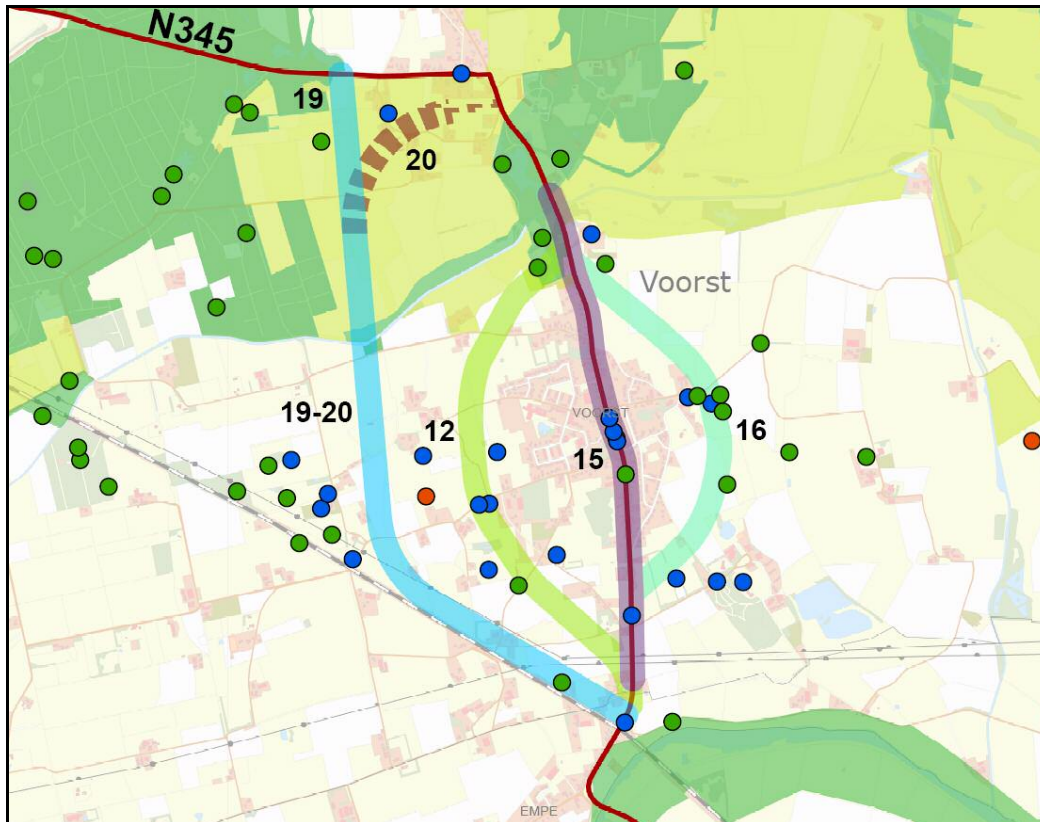
In het PlanMER zijn de varianten echter niet apart ten aanzien van de aspecten verkeer, geluid en lucht beoordeeld. Op basis van berekeningen met het verkeersmodel Stedendriehoek worden de varianten zonder maatregelen op het huidige tracé beoordeeld ten aanzien van het aspect verkeer. Vervolgens worden deze resultaten op kwalitatieve wijze vertaald naar de effecten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit. In het PlanMER (pagina 147) is het volgende gesteld: *“aangezien een hogere verkeersintensiteit gepaard gaat met een hogere geluidsbelasting en luchtverontreiniging komt de beoordeling van geluid en lucht overeen met de voorafgaande score voor verkeer.”*

In de verkenning is aldus ten opzichte van het PlanMER een duidelijke verdiepingsslag bereikt door de oplossingsrichtingen 12, 16 en 19 nader op hun effecten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit te beoordelen. Dit is gebaseerd op aparte berekeningen betreffende elk aspect.

Door de briefschrijvers wordt verder gesteld dat variant ‘strak om dorp oost’ in het PlanMER IJsselsprong objectief het beste wordt beoordeeld. Echter, alle verschillen in de beoordeling tussen het PlanMER en de verkenning N345 Voorst zijn verklaarbaar op basis van de gehanteerde methoden, de kwaliteit en het detailniveau van het PlanMER. De analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt daarmee niet.

3. Begrenzing studiegebied onderzoek Geluid & Trillingen

Voor het onderzoek naar het aspect Geluid en Trillingen zijn de tracés in onderstaande figuur als uitgangspunt genomen. Dit geldt tevens voor alle overige deelonderzoeken.



Vervolgens is het studiegebied voor het aspect Geluid & Trillingen als volgt begrensd:

- aan de noordzijde door de Rijksstraatweg plus 250 meter;
- aan de westzijde door de rondweg uit oplossingsrichting 19 plus 250 meter;
- aan de zuidzijde door de rondweg uit oplossingsrichting 19 plus 250 meter;
- aan de oostzijde door de rondweg uit oplossingsrichting 16 plus 250 meter en de Rijksstraatweg plus 250 meter.

Buiten bovenstaande zone worden er geen effecten verwacht ten aanzien van het aspect Geluid & Trillingen.

4. Begrenzing tracés deelstudies

De tracés in de overige deelstudies (verkeer, archeologie, cultuurhistorie, landschap, natuur) zijn gelijk aan bovenstaande tracés. Indien er in de deelnotities afwijkende figuren zijn opgenomen, zijn deze per abuis opgenomen en worden deze verwijderd.

5. Onderzoek naar het (mitigerende) effect van het verplaatsen van de (zoekgebieden van de) tracés met 50 of 100 meter

In de verkenning wordt onderkend dat het verschuiven van de tracés tot meer of minder positieve of negatieve effecten kan leiden. Bij de beoordeling van de oplossingsrichtingen is ook gekeken naar mogelijkheden voor mitigatie. Dit is helder uiteengezet in de deelrapporten. Zie bijvoorbeeld de beantwoording van de vragen en opmerkingen ten

aanzien van Natuur & Ecologie. Verder wordt er de voorkeursoplossing bij de uitwerking zoveel mogelijk geoptimaliseerd. Bijvoorbeeld door het tracé te verschuiven.

6. Verrassende en afwijkende resultaten, lacunes in beschikbare kennis, subjectieve waarderingen en onbegrijpelijke stellingen en waarderingen

De schrijvers van de brief poneren bovenstaande stellingen zonder deze te onderbouwen of te verwijzen naar enkele voorbeelden in de deelrapporten van de verkenning of relevante deelnotities. Gesteld kan worden dat de verkenning objectief en zonder enig voorbehoud of vooringenomenheid van de onderzoekers is uitgevoerd. Voor het onderzoek naar de deelaspecten en het schrijven van de verkenning heeft de provincie Gelderland onafhankelijke en deskundige bureaus ingeschakeld. Zie tevens de beantwoording van de vragen en opmerkingen aangaande de deelonderzoeken in het kader van de verkenning N345 Voorst. De opmerkingen hebben geen gevolgen voor de analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

7. Bewust naar een vooringenomen doel werken. Onvoldoende transparantie proces.

Zie het antwoord op bovenstaande punt.

8. Waardering oostelijke variant ten opzichte van westelijke variant

8A) Volgens de schrijvers is er geen sprake van de sloop van huizen bij de realisatie van de oostelijke variant.

Het is juist dat de oostelijke variant tot de minste sloop van woningen leidt. Dit is in de verkenning meegenomen.

8B) Volgens de schrijvers is er geen sprake van een doorsnijding van gebieden met een beschermde status ten aanzien van ecologische, natuurlijke, landschappelijke, archeologische of cultuurhistorische waarden door de oostelijke variant.

Zie voor een antwoord op bovenstaande opmerkingen de desbetreffende antwoorden gericht op de relevante deelrapporten.

8C) Volgens de schrijvers zijn er kansen voor de ontwikkeling/herstructurering van sportvoorzieningen door realisatie van de oostelijke variant.

Kansen voor de herstructurering van de sportvelden ten oosten van Voorst door de doorsnijding van een mogelijke oostelijke rondweg vormen geen onderdeel van de doelstelling en/of de beoordeling van de oplossingsrichtingen in de verkenning.

8D) Volgens de schrijvers zijn er meer kansen voor de ontwikkeling van woningbouw ten westen van Voorst in het kader van de Dorpsvisie Voorst door realisatie van de oostelijke variant.

Ten eerste wordt aangetekend dat de dorpsvisie geen bindend, maar richtinggevend, beleid betreft. De dorpsvisie van Voorst baseert zich in haar keuze op de gewenste ontwikkeling van woningbouw ten westen van Voorst op het argument dat er ten oosten géén ruimtelijke ontwikkelingen zijn gewenst in verband met de landschappelijke en natuurlijke waarden ten oosten van Voorst. De kansen voor de ontwikkeling van woningbouw ten westen van Voorst vormen daarnaast een aandachtspunt bij de uitwerking van de voorkeursoplossing.

9. Waardering westelijke oplossingsrichting 19

Volgens de schrijvers dient oplossingsrichting 19 om dezelfde redenen als oplossingsrichtingen 14 en 15 af te vallen, in verband met doorsnijding EHS en afwezigheid van extra probleemoplossend vermogen. Er is volgens de schrijvers geen beleidsmatig kader voor uitbreiding doelstelling leefbaarheid tot Gietelo. Volgens de schrijvers is uitbreiding van de doelstelling wel het geval.

In de verkenning naar de N345 Voorst sorteert oplossingsrichting 19 de meest negatieve effecten op de aspecten Natuur & Ecologie, Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke Ordening. In de tracékeuzenotie is vervolgens geadviseerd om op basis van de negatieve effecten oplossingsrichting 19 niet als voorkeursoplossing te kiezen. De conclusie is daarmee in overeenstemming met het standpunt van de schrijvers. Er treden verder geen gevolgen op wat betreft de analyse en de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

10. De oplossing moet zich beperken tot het gedefinieerde probleem. Alleen een krappe rondweg voldoet hieraan.

De schrijvers stellen opnieuw dat de doelstelling onterecht is uitgebreid tot de leefbaarheid in Gietelo.

Ten aanzien van de effectiviteit op de doelstellingen is in alle deelnotities bij de verkenning N345 Voorst gesteld dat de oplossingsrichtingen 12, 16 en 19 ieder aan de doelstelling voldoen. Dit is gebaseerd op de resultaten van de berekeningen met het verkeersmodel. De effecten in Gietelo zijn niet in de beoordeling van de effectiviteit van de oplossingsrichtingen meegewogen. De effecten in Gietelo zijn wel als *extra* positief effect (buiten de doelstelling) op het aspect verkeer benoemd.

Bijlage 9 beantwoording: concept rapport “Geluid en Trillingen” N345 Voorst

In een brief d.d. 20 oktober 2010 met onderwerp “concept rapport Geluid en Trillingen N345 Voorst” stelt de Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw enkele vragen betreffende het deelrapport Geluid en Trillingen van de verkenning naar de N345 Voorst. Tevens plaatst zij daarbij enkele opmerkingen op het deelrapport. In deze notitie wordt op de vragen en opmerkingen in die brief inhoudelijk gereageerd.

De reacties zijn puntsgewijs per brief beschreven, gestructureerd op basis van de onderwerpen die in de brieven aan de orde komen.

1. Er dient rekening te worden gehouden met meteorologische invloeden op de geluidoverlast, vooral door een voornamelijk westelijke wind.

De berekeningen in het kader van de verkenning N345 Voorst zijn uitgevoerd volgens het reken- en meetvoorschrift behorende bij de Wet geluidhinder. Wat windkracht betreft gaat het reken- en meetvoorschrift uit van een gemiddelde sterkte. Wat de windrichting betreft gaat het voorschrift uit van het slechtste geval. Concreet betekent dit dat in de modellen de wind haaks op de weg staat en in een rechte lijn uitkomt op de gevels van de woningen.

Bij doorberekening van een westenwind zal geen verslechtering optreden van de resultaten voor de oplossingsrichtingen ten westen van Voorst; het model gaat namelijk uit van een zo direct mogelijke lijn tussen de weg en de woning. De analyse en beoordeling van de oplossingsrichtingen wijzigt daarmee niet.

2. Onduidelijk is in hoeverre er rekening is gehouden met resterend doorgaand en plaatselijk verkeer op de Rijksstraatweg bij de beoordeling op het aspect Geluid & Trillingen.

De effecten van het verkeer op de Rijksstraatweg na realisatie van elke oplossingsrichting zijn in de verkenning meegenomen.

3. Bij oplossingsrichting 19 dient te worden meegenomen dat de huizen in de kern Voorst een hogere totale geluidbelasting kennen door resterend verkeer in de kern Voorst als gevolg van een laag oplossend vermogen.

Ten aanzien van het oplossende vermogen blijkt uit de berekeningen met het verkeersmodel dat oplossingsrichtingen 12, 16 en 19 ieder zeer effectief ten aanzien van het doel zo min mogelijk verkeer over de huidige N345 door Voorst te laten rijden.

4. Als uitgangspunt dient te worden meegenomen dat er volgens de dorpsvisie Voorst woningbouw zal plaatsvinden ten zuiden en westen van Voorst.

De dorpsvisie betreft geen (wettelijk) bindend plan. De in de visie gewenste woningbouw vormt een aandachtspunt bij de nadere uitwerking van de voorkeursvariant.

- 5. Er dient een aftrek te worden toegepast op de berekende geluidbelasting, voordat aan de normen volgens de Wet Geluidhinder wordt getoetst, conform art. 110g van de Wet Geluidhinder.**

De verkenning gaat in op “effecten”. Hierbij wordt doorgaans geen aftrek conform art. 110g Wet Geluidhinder toegepast (gebruikelijke MER systematiek). Artikel 110g wordt toegepast bij toetsing aan de Wgh in akoestische onderzoeken bij formele plannen zoals een inpassingsplan. Voor de N345 gebeurt dit in de volgende stap.

- 6. Exacte grenzen van het onderzoeksgebied Geluid & Trillingen zijn niet aangegeven.**

Zie punt 3 als reactie op de hiervoor besproken brief.

- 7. Onderzoek naar (mitigerend) effect van het verplaatsen van de (zoekgebieden van de) tracés met 50 of 100 meter.**

Zie punt 5 als reactie op de hiervoor besproken brief.

- 8. Sluipverkeer door de kern Voorst bij grotere afstand om de kern Voorst.**

Sluipverkeer is voor alle tracés niet onderscheidend. Bij de realisatie van de rondweg dient aandacht besteed te worden aan de inrichting van de bestaande route om sluipverkeer door de kern te voorkomen.

kopie:
UW/PMP, A.J. Smith
UW/PMP, R. Westerhof
UW/ABG, E.J. Rutgers

AFSCHRIFT

Provincie Gelderland

Markt 11

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

T (026) 359 91 11

post@gelderland.nl

www.gelderland.nl