



Nota beantwoording zienswijzen N346 Schakel Achterhoek-A1



Versie:
Datum:

Definitief
30 oktober 2018

Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Context en strekking nota beantwoording zienswijzen	3
1.1.1	Project N346 Schakel Achterhoek-A1	3
1.1.2	Nota beantwoording zienswijzen N346 Schakel Achterhoek-A1	4
1.2	Overzicht zienswijzen	4
1.3	Opzet Nota beantwoording zienswijzen N346 Schakel Achterhoek-A1	5
2	Reactie op de zienswijzen	6
2.1	Zienswijze 1.....	6
2.2	Zienswijze 2.....	8
2.3	Zienswijze 3.....	9
2.4	Zienswijze 4.....	11
2.5	Zienswijze 5.....	14
2.6	Zienswijze 6.....	18
2.7	Zienswijze 7.....	19
2.8	Zienswijze 8.....	34
2.9	Zienswijze 9.....	36
2.10	Zienswijze 10.....	37
2.11	Zienswijze 11.....	38
2.12	Zienswijze 12.....	41
2.13	Zienswijze 13.....	48
2.14	Zienswijze 14.....	49
2.15	Zienswijze 15.....	52
2.16	Zienswijze 16.....	53
2.17	Zienswijze 17.....	54
3	Overzicht van wijzigingen.....	59
3.1	Ambtshalve wijzigingen.....	59
4	Bijlagen.....	61
4.1	Bijlage 1: Quicksan trillingen Schakel Achterhoek-A1	61

1 Inleiding

1.1 Context en strekking nota beantwoording zienswijzen

1.1.1 *Project N346 Schakel Achterhoek-A1*

De zorg voor de regionale bereikbaarheid behoort tot de kerntaken van de provincie. Binnen die kerntaak stelt de provincie zich ten doel veilige wegen, goede fiets- en wandelpaden en een beter openbaar vervoer te realiseren. Voor het prioriteren van de benodigde investeringsmiddelen gebruikt de provincie de Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit (MIAM) en de Omgevingsvisie.

De MIAM bevat vier plandoelen:

- het in stand houden en verbeteren van de kwaliteit van het (fysieke netwerk);
- het versterken van de (sociale en economische) bereikbaarheid in de drie stedelijke netwerken;
- het versterken en benutten van de grootste (inter)nationale verbindingen;
- het ontsluiten van (basis)voorzieningen buiten de drie stedelijke netwerken.

De MIAM verduidelijkt de inhoudelijke afweging tussen de projecten en geeft ook inzicht in de initiatieven en beoogde projecten die de provincie voorbereidt of uitvoert. Met de daarbij horende financiële consequenties voor de komende jaren.

Het project N346 Schakel Achterhoek - A1 (verder: het project) is hoog geprioriteerd omdat de verkeersafwikkeling bij Lochem een urgent knelpunt oplevert voor de regionale bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de regionale economie. Daarmee speelt het project tijdig in op de uitdagingen in de nabije toekomst. Een aantal wegen in en rond de gemeente Lochem wordt zwaarder belast dan wenselijk is en verkeersstromen worden onvoldoende over de beoogde route afgewikkeld. De huidige N346 vormt daarmee een flessenhals in het regionale wegennet. Concreet doen zich de volgende problemen voor:

- de huidige vormgeving van de weg past niet bij de functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg. Zo ontsluiten erven rechtstreeks op de weg en heeft de Lochemse brug een smal profiel en een aslastbeperking;
- er zijn verschillende kruispunten op de doorgaande route. Het doorgaande verkeer moet op het kruispunt Kwinkweerd/Stationsweg een scherpe bocht maken en de maximumsnelheid is op een deel van de huidige route 50 km/uur. Dit vertraagt de doorstroming van het verkeer op de N346. Vooral voor het zware vrachtverkeer;
- de Stationsweg, de Lochemse brug en de Goorsegeweg zijn niet verkeersveilig. De Stationsweg en de Lochemse brug hebben een smal profiel en weinig ruimte voor langzaam verkeer. Op de Stationsweg en de Lochemse brug vallen de doorgaande route voor het gemotoriseerde verkeer en de route tussen het centrum en het treinstation samen. Hierdoor komt daar het langzaam verkeer in de verdrukking. De Goorsegeweg is een drukke gebiedsontsluitingsweg met meerdere in- en uitritten die direct op de weg aansluiten;
- de barrièrewerking van de Stationsweg. Het langzame verkeer op de route tussen het centrum van de gemeente Lochem en het station kruist de doorgaande route op de Stationsweg.

Door de problemen met voorrang aan te pakken wordt de acute verkeersproblematiek in en rond Lochem opgelost. Dit overigens niet als zelfstandige opgave, maar als onderdeel van de bredere context van de Omgevingsvisie, want:

- het project gaat over reconstructie en verkeersveiligheid (plandoel 1);
- Lochem is onderdeel van de Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen (plandoel 2);
- de verbetering van de N346 verbetert de toegang tot de A1 (plandoel 3); en
- het project vergroot de bereikbaarheid van de Achterhoek (plandoel 4).

Belangrijke doelstellingen van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 zijn dan ook:

- verbetering van de regionale bereikbaarheid en kwaliteit van het netwerk;

- verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé;
- bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het noord(oostelijk) deel van de gemeente Lochem;
- borgen en, waar mogelijk, verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en de natuur.

1.1.2 Nota beantwoording zienswijzen N346 Schakel Achterhoek-A1

Naar aanleiding van de vaststelling van het ontwerp inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 zijn door de provincie zienswijzen ontvangen. In deze Nota beantwoording zienswijzen N346 Schakel Achterhoek-A1 (verder: nota) zijn hiervan de samenvattingen opgenomen. Ook de reactie op de verschillende zienswijzen is daarbij weergegeven. Als gevolg van voortschrijdend inzicht zijn bovendien de ambtshalve wijzigingen in deze nota beschreven. De nota wordt samen met het vastgestelde definitieve inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 (verder: inpassingsplan) en de daarbij horende bijlagen ter inzage gelegd.

1.2 Overzicht zienswijzen

Op het ontwerp inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 zijn in totaal 17 zienswijzen ontvangen. Eén indiener heeft zijn zienswijze in twee aparte documenten toegezonden aan de provincie.

Hieronder is een overzicht opgenomen van de ontvangen zienswijzen. In verband met de geldende regels met betrekking tot de persoonsgegevens, zijn van privépersonen geen namen opgenomen en is het adres geanonimiseerd. Daar waar het adres inhoudelijk relevant is voor de behandeling van de zienswijze, is bij de beantwoording het adres wel vermeld.

Nr.	Ontvangstdatum	Naam	Adres
1	9 april 2018 en 4 mei 2018	Autohandel Karakus	Kwinkweerd 10 ^E 7241 CW Lochem
2	19 april 2018	Privépersoon	Geanonimiseerd
3	25 april 2018	Privépersoon	Geanonimiseerd
4	1 mei 2018	Privépersoon	Geanonimiseerd
5	2 mei 2018	Cumela Nederland namens Loonbedrijf Olminkhof VOF	Goorseweg 29a 7241 PA Lochem
6	8 mei 2018	Naeff nv	Kwinkweerd 16 7241 CW Lochem
7	8 mei 2018	Privépersonen	Geanonimiseerd
8	30 mei 2018	Intratuin Lochem B.V.	Goorseweg 27 7241 PA Lochem
9	14 mei 2018	NS Stations en NS vastgoed B.V.	Postbus 606 8000 AP Zwolle
10	14 mei 2018	Burgerinitiatief 'de slimste weg van Nederland'	p/a Nettelhorsterweg 21 7274 EG Geesteren
11	14 mei 2018	ForFarmers Nederland B.V.	Postbus 91 7240 AB Lochem
12	14 mei 2018	Privépersoon	Geanonimiseerd
13	16 mei 2018	Rijkswaterstaat Oost Nederland	Postbus 2232 3500 GE Arnhem
14	16 mei 2018	Industriële Kring Lochem	Postbus 150 7240 AD Lochem
15	16 mei 2018	Belangenvereniging Exel en omstreken	Hooislagen 2a 7241 NJ Lochem
16	17 mei 2018	Liander Infra N.V.	Postbus 50 6920 AB Duiven
17	17 mei 2018	Wernand Partners Bedrijfsjuristen namens privépersonen	Postbus 2009 6802 CA Arnhem

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor geldende termijn ontvangen. In deze Nota beantwoording zienswijzen zijn zij daarom allemaal van een reactie voorzien. Deze nota wordt, samen met de stukken voor besluitvorming over het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1, ter vaststelling aan Provinciale Staten aangeboden.

1.3 Opzet Nota beantwoording zienswijzen N346 Schakel Achterhoek-A1

In hoofdstuk 2 wordt in tabelvorm ingegaan op de afzonderlijke zienswijzen. De opzet van de tabel is als volgt:

[nummer]			Zienswijze indiener [nummer]
Datering documenten:			[datum/datums]
[Notitie over het al dan niet deel uitmaken van de gronden van indiener van het inpassingsplan]			
Eerste kolom	Tweede kolom	Derde kolom	
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie	
Conclusie met eventuele aanpassingen van de stukken voor de besluitvorming			

In deze nota worden de ontvangen zienswijzen in samenvattende vorm weergegeven en wordt per zienswijze aangegeven tot welke reactie deze aanleiding geeft en in hoeverre deze leidt tot aanpassing van het inpassingsplan. De samenvattingen pretenderen geen volledigheid. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn evenwel alle originele brieven, elektronische berichten en bijlagen, zoals deze bij de provincie zijn ingediend, betrokken.

In hoofdstuk 3 is een overzicht opgenomen van de wijzigingen die zijn doorgevoerd in de stukken die ten grondslag liggen aan het definitieve besluit. Het gaat daarbij om de ambtshalve wijzigingen. Dat zijn wijzigingen die de provincie, mede op grond van voortschrijdend inzicht tussen het ontwerp en het definitieve inpassingsplan, zelfstandig wenselijk of noodzakelijk acht.

2 Reactie op de zienswijzen

2.1 Zienswijze 1

1	Zienswijze indiener 1 Datering documenten:	9 april 2018 en 4 mei 2018
De indiener is gevestigd aan de Kwinkweerd in Lochem. De gronden van indiener maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Document 9 april 2018		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
1.1	Indiener vraagt of vrachtwagens die komen laden of lossen aan de Kwinkweerd mogen parkeren op de parallelweg. In het verleden is aangegeven dat er een laad- en losplek gecreëerd zou kunnen worden. Indiener geeft aan dat dit een ideale situatie zou zijn.	Parkeren op de openbare weg is volgens de geldende verkeersregelgeving niet toegestaan. Niet in de huidige, maar ook niet in de toekomstige situatie. Wel is onmiddellijk laden en lossen op de openbare weg toegestaan en dit blijft ook zo. Daarbij wordt opgemerkt dat bedrijfsmatige activiteiten, waaronder laden en lossen, in principe op het eigen terrein plaats dienen te vinden. Het gesprek over een laad- en losplek is gevoerd ten tijde van het voorontwerp-inpassingsplan. Dat betrof een ander ontwerp. De weg werd toen ontworpen voor een lagere snelheid, waardoor er meer ruimte voor het maken van een laad- en losplek was. In het huidige ontwerp is die ruimte er niet, omdat de hoofdrijbaan voor een snelheid van 80 km/uur wordt ingericht en dit uitgangspunt meer ruimte vraagt. Daardoor is de toenmalige situatie nu niet langer relevant en kan geen opvolging worden gegeven aan gesprekken die op die situatie betrekking hadden.
1.2	Indiener wil weten of er voldoende ruimte voor vrachtwagens is om zijn bedrijfsterrein op en af te rijden en in te kunnen draaien.	De indeling en maatvoering van de (parallel)weg wordt nader vormgegeven en gedetailleerd tijdens de uitvoeringsfase van het project. Daarbij wordt uiteraard zorgvuldig aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor onder andere vrachtwagens van de (bedrijfs)percelen aan de Kwinkweerd. Bij het bedrijf van indiener voorziet het inpassingsplan uitsluitend in het vastleggen van de (verkeers)bestemming aansluitend op de kadastrale grens van het perceel van indiener en de regels die voor die bestemming gelden.
1.3	Indiener wil weten in hoeverre geluidsoverlast zal ontstaan doordat de vrachtwagens straks op een afstand van 6 à 7 meter van zijn pand gaan rijden?	De geluidseffecten van het project zijn onderzocht en beschreven in het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (RHDHV, 1 oktober 2018). De toetsing ziet op de geluidseffecten voor de volgens de Wet geluidhinder benoemde geluidsgevoelige bestemmingen. In het geval van indiener is sprake van een bedrijfspand.

		Een bedrijfspand is geen geluidsgevoelige bestemming en maakt daarom geen onderdeel uit van de wettelijke toetsing. Wel kan worden vastgesteld dat de toekomstige geluidbelasting bij het bedrijf ten hoogste 58 dB bedraagt (met aftrek cf. artikel 110g Wet geluidhinder van 2 dB). Voor de situatie van nieuwe aanleg van een weg zijn in de Wet geluidhinder geluidbelastingen tot 63 dB toegestaan bij bestaande woningen (geluidsgevoelige bestemmingen). Een geluidbelasting van 58 dB op een bestaande woning ter plaatse zou dus niet onaanvaardbaar zijn volgens de Wet geluidhinder. Omdat de hoogte van de geluidbelasting bij het bedrijf binnen de norm voor geluidsgevoelige bestemmingen blijft en het feit dat een bedrijf niet geluidsgevoelig is, is er geen sprake is onaanvaardbare geluidhinder.
1.4	Indiener vraagt of hij door de nabijheid van de weg overlast gaat ondervinden vanwege het gedreun van het vrachtverkeer en of dit invloed heeft op het pand.	In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Er bestaat dus geen wettelijk geldend beoordelingskader. Op basis van jurisprudentie vindt wel toetsing aan de SBR-richtlijnen 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' plaats. Naar aanleiding zienswijzen is aan de hand van de SBR-richtlijnen bekeken of hinder of schade door trilling kan worden verwacht. En, indien nodig, hoe dit kan worden voorkomen. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van maatgevende trillinggevoelige objecten die zich op de verschillende delen van het tracé bevinden. Daarbij is op basis van een deskundigenoordeel vastgesteld of mogelijk onaanvaardbare hinder of schade zou kunnen optreden. Uit het deskundigenoordeel kan worden afgeleid dat de bedrijfslocatie van indiener geen maatgevend trillinggevoelig object is. Er wordt niet verwacht dat de situatie voor indiener in die mate zal gaan veranderen, dat daarbij onaanvaardbare effecten op de bedrijfslocatie van indiener zijn te verwachten. De notitie over trillinghinder is als bijlage 1 bij deze nota gevoegd.
<i>Document 4 mei 2018</i>		
1.5	Indiener stelt dat de verruiming van 70 km/uur naar 80 km/uur niet te beschouwen is als een verbetering voor de weg. Door het extra ruimtebeslag zijn gemaakte afspraken uit het verleden niet meer haalbaar.	De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 is in het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). De verbeterde hoofdrijbaan van de N346 wordt daarom ontworpen met een snelheid van 80 km/uur. Dat zorgt voor een betere doorstroming van het regionaal verkeer en de bereikbaarheid van de Achterhoek. Uit

		het genoemde beleidskader vloeit voor de weg (met ontwerpprincipes GOW-voorkeur) het benodigde extra ruimtebeslag (bredere obstakelvrije zone) voort. Voor wat betreft de veronderstelde afspraken in het verleden wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijze in onderdeel 1.1.
1.6	Indiener stelt dat zijn perceel en ook andere percelen aan deze weg zeer krap tegen de nieuwe weg aan komen te liggen waardoor er geen ruimte is om te parkeren, te laden en te lossen. Ook wordt het in en uit rijden met grote voertuigen zo goed als onmogelijk of zeer krap.	Deze zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze van indiener in de onderdelen 1.1 en 1.2. Voor de beantwoording daarvan wordt daarnaar verwezen.
1.7	Indiener stelt dat het niet zo kan zijn dat er geen regels zijn over geluidsoverlast afkomstig van de weg.	Deze zienswijze is vergelijkbaar met de zienswijze van indiener in onderdeel 1.3. Voor de beantwoording daarvan wordt daarnaar verwezen.
1.8	Indiener stelt dat de nieuwe weginrichting de veiligheid niet ten goede komt door te verwachten activiteiten op de parallelweg.	In het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) is vastgelegd dat het bevorderen van de veiligheid één van de doelstellingen van het provinciale beleid is. Dit kader wordt hier toegepast en leidt onder andere tot het realiseren van een parallelweg ter hoogte van de Kwinkweerd. Met een parallelweg wordt het aantal directe aansluitingen op de hoofdrijbaan verminderd. Ook wordt de weg ontworpen met inachtneming van de landelijke ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Al deze ontwerp-kaders hebben als doel de veiligheid van de weg te verbeteren.
<i>Naar aanleiding van de zienswijze is in bijlage 1 van deze nota de Quickscan trillingen Schakel Achterhoek-A1 over hinder als gevolg van trilling opgenomen.</i>		

2.2 Zienswijze 2

2	Zienswijze indiener 2 Datering documenten:	19 april 2018
De indiener woont aan de Sleedoorn in Harfsen, gemeente Lochem. De gronden van indiener maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
2.1	Indiener stelt dat de snelheid tussen de verkeerslichten bij de Goorsegeweg en de Rengersweg op maximaal 50 km/uur moeten worden gesteld, aangezien op dit weggedeelte vrachtwagens van en naar bedrijven gaan die niet makkelijk 80 km/uur halen.	De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 is in het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipes GOW-voorkeur). De verbeterde hoofdrijbaan van de N346 wordt daarom ontworpen met een snelheid van 80 km/uur. Dat zorgt voor een betere doorstroming van het regionaal verkeer en de bereikbaarheid van de Achterhoek.

		De vrachtwagens die van en naar de bedrijven aan de Kwinkweerd gaan, zullen niet op de doorgaande hoofdrijbaan (80 km/uur) blijven, maar op de parallelweg (50 km/uur) gaan rijden. Daarbij merken wij verder op dat de zienswijze betrekking heeft op het treffen van verkeersmaatregelen. Die uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het ruimtelijke (inpassings)plan.
2.2	Indiener stelt dat het ontwerp moet voorzien in een parallelweg voor fietsers en langzaam verkeer tot een gewicht van maximaal 2.000 kg.	Zoals hiervoor in onderdeel 2.1 van de zienswijze van indiener is opgemerkt, wordt de verbeterde N346 op grond van de nieuwe ontwerpprincipes uit het Functioneel kader Wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) voorzien van parallelwegen. Fietsers, langzaam- en bestemmingsverkeer kunnen van die parallelwegen gebruik maken. De parallelwegen maken ook onderdeel uit van de regels die gelden voor de bestemming 'Verkeer' die ter plaatse geldt.
2.3	Indiener stelt dat bij de Stationsweg een tunnel voor fietsers en langzaam verkeer tot 2.000 kg zou moeten worden gerealiseerd in plaats van verkeerslichten.	Uit de toelichting bij het inpassingsplan (paragraaf 2.3.1) is te lezen dat bij de Stationsweg twee inpassingen plaats vinden: - de inpassing van de (parallelweg langs) de Kwinkweerd, Ampsenseweg, Grote Drijfweg en Stationsweg op de verbeterde N346; - de inpassing van de langzaam verkeersverbinding Lochemsebrug – Kwinkweerd – Ampsenseweg – Stationsplein. De langzaam verkeersverbinding tussen de Lochemsebrug en het station zal ongelijkvloers worden gerealiseerd. De vormgeving van die ongelijkvloerse kruising is nog open en wordt nader vormgegeven en gedetailleerd in de uitvoeringsfase van het project.
<i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.</i>		

2.3 Zienswijze 3

3	Zienswijze indiener 3 Datering documenten:	25 april 2018
De indiener woont aan de Goorseweg in Lochem. De gronden van indiener maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
3.1	In de nieuwe situatie loopt het tracé van de nieuwe brug en de aanrijroute met aansluiting op de Goorseweg direct ten westen van het woonperceel van indiener. Indiener verwacht veel extra overlast. Als oplossing stelt indiener voor dat de provincie de aanleg van een	De gronden voor het nieuwe wegtracé ten westen van het perceel van indiener hebben in het geldende bestemmingsplan (Bedrijventerrein Goorseweg e.o.) de bestemming 'Bedrijventerrein'. Die gronden zijn bestemd voor bedrijven in de categorieën 3.1 tot en met 4.1 van de bij de regels horende

	nieuwe aarden wal in de ontwerpfase van de weg meeneemt. Deze dient op de gronden van de provincie te worden aangelegd vanaf de Goorsegeweg richting Twente-Rijnkanaal (Twentekanaal) en een aanleghoogte te hebben van 4 à 5 meter. De aarden wal zal de verwachte overlast van geluid en licht (koplampen) van het verkeer aanzienlijk beperken.	‘Staat van bedrijfsactiviteiten – bedrijventerrein’ met de daarbij horende wegen, paden, verblijfsgebieden, groen-, parkeer- en nutsvoorzieningen en water. De gronden ten zuiden van het perceel van indiener hebben volgens het geldende bestemmingsplan de bestemming ‘Verkeer’. Dit betekent dat de woonlocatie van indiener ook in de huidige situatie bloot staat aan geluidsbelasting in de vorm van wegverkeers- en bedrijfsgerelateerd lawaai. Er is voor het inpassingsplan geluidsonderzoek uitgevoerd (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (RHDHV, 1 oktober 2018)). De woning behoort tot de woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde voor geluid. Met de beoogde toepassing van het geluid reducerende asfalt kan de overschrijding van de voorkeurswaarde niet worden weggenomen. Voor de woning wordt een hogere waarde vastgesteld van 53 dB. De toepassing van het geluid reducerende asfalt wordt als voorwaardelijke verplichting in de regels van het inpassingsplan toegevoegd. Aan de zuidzijde van het perceel van indiener zijn geluidschermen vanuit landschappelijk oogpunt niet gewenst (notitie ‘Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen’, Gelders Genootschap, 26 februari 2018). De door indiener voorgestelde aarden wal aan de westzijde van het perceel kan theoretisch wel enige geluidsreductie opleveren voor in het bijzonder de begane grond en in de nabijheid van de positie van de woning aan de Goorsegeweg. In de richting van het Twentekanaal wordt de aarden wal echter minder effectief als gevolg van de hoogte van de weg ten opzichte van de woning. Los van het beperkte positieve effect van een aarden wal is deze gezien vanuit (financieel) doelmatigheidscriterium niet doelmatig. De aarden wal heeft slechts profijt voor de woning van indiener en daarvoor wegen de kosten niet tegen de beperkte baten op. Indien aan de hand van het definitief ontwerp van de verbeterde N346 blijkt dat lichthinder als gevolg van inschijnende koplampen waarschijnlijk is voor de woning van indiener, zullen wij hierover met indiener in overleg gaan om de hinder te voorkomen. Het inpassingsplan voorziet echter nog niet in het definitieve ontwerp dat gerealiseerd zal gaan worden, maar legt alleen de bestemmingen vast en de regels die daarbij horen. Binnen deze bestemmingen
--	---	---

		zijn maatregelen om lichthinder te beperken mogelijk.
3.2	Indiener stelt dat de aanleg van de nieuwe weg aan de westzijde een aanzienlijke waardedaling van het vastgoed tot gevolg zal hebben en dat de verkoop zeer lastig zal worden. Bij wijze van compensatie verzoekt indiener om een overleg met de provincie en de gemeente Lochem om te overwegen een bouwtitel voor het oostelijke deel van het perceel af te geven.	Wanneer indiener als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 schade lijdt, dan kan indiener na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden op: www.gelderland.nl/planschade . Compensatie in deze fase van de planvorming is niet aan de orde. Het staat indiener vrij om met de gemeente in overleg te gaan over het verkrijgen van een bouwtitel. De provincie heeft hierin geen bevoegdheid.
3.3	Indiener ontvangt graag informatie over de plannen die worden ontwikkeld voor het terrein tussen de brug en Goorseweg 15.	Zoals in de reactie op onderdeel 3.1 van deze zienswijze is aangegeven, heeft het terrein volgens het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijventerrein'. Bij het opstellen van deze nota is er nog geen zicht op de toekomstige ontwikkeling van het terrein of een verandering van het bestemmingsplan daarvoor. Mocht er in de toekomst reden zijn voor het wijzigen van de bestemming, dan volgt een bestemmingsplanprocedure.
<i>De zienswijze leidt het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder bij het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Verkeer' voor het doeleind 'wegen'.</i>		

2.4 Zienswijze 4

4	Zienswijze indiener 4 Datering documenten:	1 mei 2018
De indieners wonen aan de Ampsenseweg in Lochem. De gronden van indieners maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
4.1	In het ecologisch onderzoek van Eelerwoude is aangegeven dat de vleermuizen geen last zullen hebben van de weg. Gelet op het feit dat indieners ter plaatse zeker vier soorten vleermuizen hebben waargenomen, achten zij deze conclusie onwaarschijnlijk.	In de afgelopen jaren is door ecologen meerdere keren onderzoek gedaan rond het tracé van de N346 Schakel Achterhoek-A1. Onder meer door Ecologisch bureau Eelerwoude. Het onderzoek is in het kader van het (ontwerp-) inpassingsplan geactualiseerd en uitgevoerd door Altenburg & Wymenga (Ecologische beoordeling aanleg Schakel Achterhoek-A1. A&W-rapport 2012. Altenburg & Wymenga, 29 september 2018). Uit dit onderzoek is gebleken dat er vleermuissoorten aanwezig zijn. Voor een deel van deze soorten is al een ontheffing verkregen en worden maatregelen genomen om de effecten op deze soorten te mitigeren en te compenseren. Voor nieuw aangetroffen soorten of andere vliegroutes of verblijfplaatsen worden nieuwe ontheffingen aangevraagd en indien

		nodig maatregelen genomen om de effecten te mitigeren of compenseren.
4.2	Indieners stellen dat zodra de bomen tegenover hun perceel worden gekapt en er een nieuwe kruising komt met lichtmasten dat licht zal uitstralen naar hun perceel. Ook de nu aanwezige uilen zullen daar veel hinder van ondervinden.	Het huidige kruispunt Kwinkweerd/Stationsweg/Spoorlaan is in de bestaande situatie ook verlicht, zodat ook nu al mogelijk sprake is van lichtinval. Bovendien worden de bomen ten noorden van het spoor en bij het perceel van indieners niet gekapt, waardoor een toename van inval van licht niet verwacht wordt. Uit het in onderdeel 4.1 van deze nota genoemde ecologisch (veld)onderzoek, dat mede naar aanleiding van de zienswijze is uitgevoerd, is niet gebleken dat in het plangebied van de N346 Schakel Achterhoek-A1 hinder of verstoring voor uilen is te verwachten.
4.3	Indieners maken zich zorgen over de hoogte van de nieuwe brug. Als alle bomen straks weg zijn zullen de autolampen in het huis van indieners schijnen.	In deze fase van het project is de exacte hoogte en ligging van de brug nog niet bekend. Wel is duidelijk dat ProRail eist dat machinisten van treinen op het nabijgelegen spoor niet verblind mogen worden door koplampen van wegverkeer dat van de brug af rijdt. De opdrachtnemer die de brug gaat realiseren krijgt dit als eis mee. Zo nodig zullen maatregelen worden genomen die deze hinder wegnemen. Omdat het perceel van indieners ten noorden van het spoor ligt, wordt daarmee bijkomend ook lichthinder voor het perceel van indieners voorkomen. Indien aan de hand van het definitief ontwerp van de verbeterde N346 blijkt dat lichthinder als gevolg van inschijnende koplampen waarschijnlijk is voor de woning van indieners, zullen wij hierover met indieners in overleg gaan om de hinder te voorkomen. Het inpassingsplan voorziet echter nog niet in het definitieve ontwerp dat gerealiseerd zal gaan worden, maar legt alleen de bestemmingen vast en de regels die daarbij horen. Binnen deze bestemmingen zijn maatregelen om lichthinder te beperken mogelijk.
4.4	Indieners stellen dat sprake zal zijn van geluidstoename, zodat het verzoek is om de weg zover mogelijk richting het (Twente)kanaal te leggen en de maximumsnelheid op het kruisingsvlak te bepalen op 60 km/uur, aangezien daar geen fluisterasfalt komt. Ook voor de veiligheid lijkt indieners dit beter.	De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 is in het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). De verbeterde hoofdrijbaan van de N346 wordt daarom ontworpen met een snelheid van 80 km/uur. Dat zorgt voor een betere doorstroming van het regionaal verkeer en de bereikbaarheid van de Achterhoek. Het inpassingsplan voorziet echter nog niet in het definitieve ontwerp dat (ter hoogte van het stationsgebied) gerealiseerd zal gaan worden, maar legt alleen de bestemmingen vast en de regels die daarbij horen. Bij het berekenen van de geluidseffecten is daarom uitgegaan van een <i>worst case</i>-ligging van de weg. Dus in dit geval

		zo noordelijk mogelijk richting de woning van indiener. In het bij het inpassingsplan uitgevoerde geluidsonderzoek (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (RHDHV, 1 oktober 2018)) is uitgegaan van deze worst-case ligging van de weg. De woning van indieners behoort tot de woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde voor geluid ten gevolge van de nieuwe weg. Met het beoogde geluid reducerende asfalt op delen van het tracé kan de overschrijding van de voorkeurswaarde niet worden weggenomen. De toepassing van het geluid reducerende asfalt wordt als voorwaardelijke verplichting in de regels van het inpassingsplan toegevoegd. Wel wordt ter plaatse voldaan aan de hoogst toelaatbare waarde. Daarom is de effectiviteit en financiële doelmatigheid van geluidschermen in beeld gebracht. Ten aanzien van de woning van indieners is geoordeeld dat geluid reducerende schermen nodig zijn van 2 à 3 meter hoogte om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De kosten van dergelijke schermen wegen echter niet op tegen de baten (die bestaat uit de benodigde geluidsreductie) bij in totaal twee woningen aan de Ampsenseweg. Daarmee zijn deze geluid reducerende schermen niet (financieel) doelmatig. Voor de woning van indieners aan de Ampsenseweg is een hogere grenswaarde vastgesteld ten gevolge van de nieuwe weg van 53 dB. De Wet geluidhinder stelt dat als gevolg van de reconstructie van een weg, voor woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, mag, de geluidsbelasting binnen in de woning, bij gesloten ramen, ten hoogste 33 dB L_{den} mag bedragen. De ruimtes waarvoor deze waarde geldt zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m². De basis voor die berekening is de toekomstige situatie in 2034 ten opzichte van de huidige situatie. Indien het geluidsniveau binnen in de woning niet blijkt te voldoen aan 33 dB L_{den} worden maatregelen getroffen om die waarde te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, de vervanging van de beglazing, het aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen (mechanische ventilatie). Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld.
--	--	--

		De maatregelen worden aangeboden, maar er is geen verplichting om deze te accepteren.
4.5	Indieners stellen dat sprake zal zijn van een toename van fijnstof over hun perceel, waaronder een groentetuin. Indieners vrezen daardoor aantasting van het woongenot.	Om de effecten van fijnstof als gevolg van de realisatie van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 te bepalen is een Rapport Schakel Achterhoek-A1; Toetsing luchtkwaliteit (RHDHV, 1 oktober 2018) opgesteld, die als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is opgenomen. De toetsing toont aan dat er geen overschrijdingen gaan plaatsvinden van de jaargemiddelde grenswaarden voor fijnstof.
4.6	Indieners constateren dat als de bomen bij het station worden gekapt de aanwezige roeken mogelijk zullen verplaatsen naar de Ampsenseweg en het perceel van indieners.	De provincie heeft een ontheffing verkregen voor het verwijderen van roekennesten in het stationsgebied. De daarbij gestelde voorschriften worden gevolgd. Zo zijn er foerageergebieden ingericht en worden nesten verplaatst in oostelijke richting. Het kan echter niet worden uitgesloten dat de roeken zich naar het landgoed Ampsen verplaatsen. Wij gaan met de indieners van de zienswijze in overleg om te bezien of we maatregelen kunnen treffen om het vestigen van roeken ter hoogte van de woning van indieners te voorkomen.
<i>De zienswijze leidt het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder bij het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Verkeer' voor het doeleind 'wegen'.</i>		

2.5 Zienswijze 5

5	Zienswijze indiener 5 Datering documenten:	2 mei 2018
De indiener is gevestigd en woonachtig aan de Goorseweg in Lochem. De gronden van indiener maken gedeeltelijk onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
5.1	In de beoogde situatie rijdt het verkeer vele malen dicht langs het perceel en de huizen van indiener dan in de oude situatie, met alle gevolgen van dien. Het ontwerp-inpassingsplan leidt tot negatieve gevolgen voor het woongenot en de waarde van het onroerend goed. Uitgangspunt van het ontwerp-inpassingsplan van de parallelweg dient te zijn dat de parallelweg niet mag leiden tot verslechtering van het woongenot.	De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 vormt een belangrijke schakel in het netwerk van provinciale wegen die de stedendriehoek bij de A1 verbindt met de Achterhoek. In het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) is de verbinding aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). Dit kader wordt hier toegepast en leidt onder andere tot het realiseren van parallelwegen ter hoogte van de Goorseweg, om zo het aantal directe aansluitingen op de hoofdrijbaan te verminderen. Daarmee is de veiligheid gediend. Ook wordt de weg ontworpen met inachtneming van de landelijke ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Al deze ontwerpkaders hebben als doel de veiligheid van de weg te verbeteren.

		Het aan de eisen van de tijd aanpassen van de verbinding en het oplossen van de bestaande problemen vormen een zwaarwegend maatschappelijk belang. Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om dit belang af te wegen tegen de belangen van anderen en de bijbehorende effecten zorgvuldig te beschouwen. De achteruitgang van individuele (woon)belangen kan daarbij niet altijd worden voorkomen. Gelet op de resultaten van de onderzoeken die in het kader van het inpassingsplan zijn opgesteld, zijn wij van mening dat er sprake blijft van een voldoende woon- en leefklimaat. Zie daarvoor ook onze reactie bij onderdeel 5.2 van deze zienswijze. Wanneer indiener als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 schade lijdt, dan kan de indiener na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden op: www.gelderland.nl/planschade.
5.2	Indiener geeft aan dat de parallelweg in het ontwerp korter op de erfgrans gesitueerd is dan de huidige rijbaan (Goorseweg). Dat betekent dat alle bestemmingsverkeer van en naar Intratuin en de woningen via de beoogde parallelweg dicht langs de erfgrans zal rijden. Dit leidt volgens het akoestisch onderzoek tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde geluidbelasting.	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaier, RHDHV, 1 oktober 2018). Hieruit blijkt dat de woningen van indiener behoren tot de geluidsgevoelige bestemmingen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor geluid ten gevolge van de nieuwe weg. Met het beoogde geluid reducerende asfalt op delen van het tracé kan de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet worden weggenomen. Wel wordt ter plaatse voldaan aan de hoogst toelaatbare waarde. Daarom is de effectiviteit en financiële doelmatigheid van geluidschermen in beeld gebracht. Ten aanzien van de Goorseweg 29 en 29A is geoordeeld dat geluid reducerende schermen nodig zijn van 2 à 3 meter hoogte om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Door de aanwezigheid van de toerit naar de woningen en vanwege het benodigde zicht op de kruising Goorseweg/Nettelhorsterweg zijn de geluid reducerende schermen niet mogelijk. Ook zijn er landschappelijke bezwaren (notitie 'Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen', Gelders Genootschap, 26 februari 2018). Ter plaatse bevindt zich een waardevol beekdallandschap van de Nettelhorsterlaak. Een geluid reducerend scherm van 2 à 3 meter hoog, over

		een lengte van ongeveer 340 meter tast het doorzicht vanaf de woningen en vanaf de Goorsegweg naar het beekdal aan. Ook bij realisatie van een doorzichtig geluid reducerend scherm boet dit doorzicht sterk in aan kwaliteit en zal de technische uitstraling van het geluid reducerend scherm afbreuk doen aan de landschapsbeleving. Een dergelijk geluid reducerend scherm sluit bovendien de ruimte van de bestaande weg af van het landschap, waardoor de woonkavels als het ware ingesloten raken tussen het kanaal en het scherm. Voor de Goorsegweg 29 en 29A zijn daarom ten gevolge van de aanleg van de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 hogere grenswaarden vastgesteld van 52 dB, respectievelijk 52 dB. De Wet geluidhinder stelt dat als gevolg van de reconstructie van een weg, voor woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, mag, de geluidsbelasting binnen in de woning, bij gesloten ramen, ten hoogste 33 dB L_{den} mag bedragen. De ruimtes waarvoor deze waarde geldt zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m². De basis voor die berekening is de toekomstige situatie in 2034 ten opzichte van de huidige situatie. Indien het geluidsniveau binnen in de woning niet blijkt te voldoen aan 33 dB L_{den} worden maatregelen getroffen om die waarde te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, de vervanging van de beglazing, het aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen (mechanische ventilatie). Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. De maatregelen worden aangeboden, maar er is geen verplichting om deze te accepteren.
5.3	Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de veilige ontsluiting van zijn erf en woning. Door het ontwerp en de situering van de inrit naar de parallelweg en oprit naar de nieuwe weg, staan de vele bezoekers van het naastgelegen bedrijf en ander bestemmingsverkeer opgesteld voor het verkeerslicht bij de uitrit van indiener. Door deze wachtrij verwacht indiener dat het lastiger wordt om veilig met materieel het erf te verlaten en de parallelweg op te rijden.	Als gevolg van autonome ontwikkelingen en de aanleg van de N346 Schakel Achterhoek-A1 neemt de verkeersintensiteit op de Goorsegweg toe. Waar indiener in de huidige situatie dient in te voegen in de verkeersstroom op de doorgaande Goorsegweg, wordt in de beoogde nieuwe situatie aangesloten op de parallelweg. Ook in de huidige situatie bevindt de aansluiting zich ter hoogte van de opstelvakken. Doordat op de parallelweg met een lagere snelheid wordt gereden dan op de hoofdrijbaan van de Goorsegweg en de weg een lagere verkeersintensiteit heeft, wordt het makkelijker om de weg op te rijden. Via de verkeersregelinstallatie is er aansluiting op de Goorsegweg en Nettelhorsterweg. Deze

		verkeersregelinstallatie zal overigens bij veel verkeersaanbod vanaf de parallelweg richting het kruispunt vaker en langer groen tonen, waardoor de eventuele hinder voor indiener zo veel als redelijkerwijs mogelijk wordt beperkt.
5.4	Indiener stelt de volgende alternatieven voor: - het verplaatsen van de aansluiting parallelweg en de rondweg in westelijke richting (richting Lochem). Daardoor zal de overlast voor indiener beperkt worden ten opzichte van de situatie in het ontwerp-inpassingsplan. De bezoekers en het bevoorradingsverkeer van de Intratuin en de aanwonenden zullen immers minder dicht langs de erfgrans rijden, wat leidt tot minder geluid- en lichthinder; - de parallelweg dicht op de nieuwe rondweg aanleggen.	In het ontwerp wordt niet alleen rekening gehouden met de aansluiting van de parallelweg op de Goorseweg, maar ook met de (huidige) aansluiting Goorseweg/Nettelhorsterweg. Omwille van de veiligheid en vlotte doorstroming in dit ontwerp is het wenselijk dat de aansluitingen van de parallelweg en Nettelhorsterweg recht tegenover elkaar liggen. Een westelijker gelegen aansluiting is niet gewenst. Er ontstaan dan immers twee aansluitingen direct naast elkaar. Om het ruimtebeslag te beperken is het ontwerp zo krap mogelijk vormgegeven. Kleiner dan met het ruimtebeslag zoals dat nu in het inpassingsplan is opgenomen is niet mogelijk. Er moet rekening worden gehouden met de rijcurves (draaicirkels en opstellenlengte) van (bevoorradend) vrachtverkeer en de diversiteit van landbouwverkeer.
5.5	Indiener verzoekt om geluid reducerend asfalt (SMA-NL8 G+) tot voorbij de aansluiting van N346 op de Goorseweg te gebruiken zodat de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde geminimaliseerd wordt.	Gezien het hoge percentage (afslaand) vrachtverkeer op de nieuwe N346 is het vanuit het oogpunt van beheer, onderhoud en duurzaamheid niet wenselijk overal geluid reducerend asfalt toe te passen. Geluid reducerende asfaltsoorten zijn met name op kruispunten erg gevoelig voor vroegtijdige schade door de krachten van wringende (vrachtwagen)banden. Ter hoogte van de kruising Goorseweg/Nettelhorsterweg en de daarvoor beschikbare opstelstroken geldt dit ook. Op stukken waar het geluid reducerend asfalt wel effectief is en nodig is om de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te waarborgen, wordt het wel toegepast.
5.6	Indiener stelt dat sprake zal zijn van lichthinder ten gevolge van koplampen van passerend verkeer en door het aanbrengen van verlichting op het kruispunt. Indiener verzoekt sobere en efficiënte verlichting te gebruiken die waar mogelijk naar beneden wordt gericht.	Het voorkomen van lichthinder als gevolg van de verbetering van de N346 krijgt in het ontwerpproces voldoende aandacht. De bestemming 'Verkeer' in dit inpassingsplan biedt daarvoor ook ruimte omdat het binnen die bestemming mogelijk is om bijvoorbeeld groen aan te planten langs de parallelweg, waarmee lichthinder kan worden voorkomen. Ook bij het ontwerp van het kruispunt Goorseweg/Nettelhorsterweg wordt rekening gehouden met lichtuitstraling. Dit kan bijvoorbeeld door verlichting te gebruiken die naar beneden is gericht. Indien aan de hand van het definitief ontwerp van de verbeterde N346 blijkt dat lichthinder als gevolg van inschijnende koplampen van passerend verkeer toch nog waarschijnlijk is voor de woningen van

		indieners, gaan wij hierover met indieners in overleg om de hinder te voorkomen. Het inpassingsplan voorziet echter nog niet in het definitieve ontwerp dat gerealiseerd zal gaan worden, maar legt alleen de bestemmingen vast en de regels die daarbij horen. Binnen deze bestemmingen zijn maatregelen om lichthinder te beperken mogelijk.
<i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.</i>		

2.6 Zienswijze 6

6	Zienswijze indiener 6 Datering documenten:	8 mei 2018
De indiener is gevestigd aan de Kwinkweerd in Lochem. De gronden van indiener maken aan de noordwestzijde onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
6.1	De grens van het inpassingsplan ligt ten dele over de parkeerplaats aan de noordzijde van het perceel. Indiener verzoekt om de grens wat noordelijker vast te stellen, ter hoogte van het nog te realiseren fiets- wandelpad.	De plangrens is in het ontwerp inpassingsplan inderdaad te ver naar het zuiden gelegd. Dit wordt in het definitieve inpassingsplan aangepast door deze grens naar het noorden te verschuiven. Hierdoor ontstaat ruimte om een fiets- en wandelpad aan te leggen en is minimale ruimte nodig van de parkeerplaats van indiener. De (resterende) benodigde ruimte op het perceel van indiener wordt gecompenseerd aan de westzijde van het perceel van indiener. Daarom wordt voor dat gedeelte een bedrijfsbestemming toegevoegd aan de regels en de verbeelding van het inpassingsplan.
6.2	Voor de realisering van het ontwerp fiets-wandelpad, is het noodzakelijk dat indiener grond beschikbaar stelt. Indiener is bereid mee te werken aan de benodigde grondruil voor het realiseren van het fiets- wandelpad.	De bereidheid van indiener om mee te werken aan het realiseren van een fiets-/wandelpad wordt gewaardeerd. Wij blijven daarover met indiener in overleg.
6.3	Het ontwerp fiets-wandelpad kruist de bestaande toegangsweg naar het kantoor en de hoofdingang. Indiener beschouwt dit als een ongewenste situatie. Gezien de verkeersveiligheid en de privacy op en rond het bedrijfsterrein, is het de wens van indiener om de bestaande toegangsweg tot het kantoor en hoofdingang gescheiden te houden van het ontwerp fiets-wandelpad, bij voorkeur door een hek.	Wij nemen kennis van de opmerking over het aanbrengen van een fysieke afscheiding ter vergroting van de veiligheid. Dit betreft echter een uitvoeringsaspect en maakt om die reden geen deel uit van dit inpassingsplan. Wij blijven met indiener in overleg over een goede en veilige ontsluiting van het bedrijf en het fiets-/wandelpad.
<i>De zienswijze leidt tot aanpassing van de verbeelding ter hoogte van het perceel aan de Kwinkweerd 16 in Lochem. De plangrens verschuift in noordelijke richting. Aan de westzijde van het perceel blijft de plangrens gelijk, maar wordt de voorgestelde bestemming Verkeer gedeeltelijk vervangen door de bestemming 'Bedrijventerrein' om de omvang van het bedrijfsmatig areaal van indiener zo veel als</i>		

redelijkerwijs mogelijk in stand te houden. Voor dat gedeelte wordt in de verbeelding en de regels deze bedrijfsbestemming nader aangegeven, respectievelijk nader uitgewerkt.

2.7 Zienswijze 7

7 Zienswijze indiener 7 Datering documenten: 8 mei 2018		
De indieners wonen aan de Goorsegweg in Lochem. De gronden van indieners maken gedeeltelijk onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
7.1	Nut en noodzaak Uit de Tracékeuzenotitie, die als bijlage 2 deel uitmaakt van de toelichting, blijkt dat de provincie een bestuurlijke voorkeur heeft uitgesproken voor het Tussenalternatief. Ten opzichte van de onderzochte alternatieven stellen indieners een vierde alternatief voor: het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door, dan wel een brug over het Twentekanaal en vervolgens langs het spoor richting Stationsweg en Kwinkweerd. Een verdergaande optie is het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door en deze tunnel door te trekken tot aan de Ampsenseweg dan wel tot aan de Rengersweg. Dit alternatief heeft een verminderd ruimtebeslag tot gevolg waardoor de gebruiksmogelijkheden van de gronden toenemen. Tevens zullen de geluidsbelasting en de uitstoot van fijnstof verminderen. Het Nulplusalternatief en Tussenalternatief zoals beschreven in de Tracékeuzenotitie, scoren op verkeersdoorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en reistijd niet positief en zijn daarom niet gewenst. Daarnaast wijzen indieners erop dat een speciale boormachine is ontwikkeld om een tunnel te graven. Indieners verzoeken dit vierde alternatief te toetsen, beoordelen en de kosten in beeld te brengen.	Nut en noodzaak Indieners stellen ten opzichte van het door de provincie gekozen tussenalternatief een nieuw alternatief voor met drie verschillende varianten: 1a het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door; 1b het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door en deze tunnel door te trekken tot aan de Ampsenseweg dan wel tot aan de Rengersweg; 2 een brug over het Twentekanaal en vervolgens langs het spoor richting Stationsweg en Kwinkweerd. De aanleg van een tunnel resulteert naar onze mening tot aanzienlijke meerkosten ten opzichte van het gekozen tussenalternatief. Ook in technisch opzicht zal de aanleg van een tunnel leiden tot een groot ruimtebeslag ter plaatse van de in-/uitgangen op de twee oevers van het Twentekanaal. De aanleg van een tunnel is bovendien niet nodig om te kunnen voldoen aan de projectdoelstellingen zoals die zijn opgenomen in paragraaf 1.1 van de toelichting bij het inpassingsplan. Het inpassingsplan voorziet in de aanleg van een nieuwe brug, waarbij de precieze ligging binnen de opgenomen bestemming Verkeer, nader kan worden ingevuld. De door indiener voorgestelde alternatieve brug die aansluit op de Nettelhorsterweg en aan de overzijde van het Twentekanaal langs het spoor richting Stationsweg en Kwinkweerd gaat, is vergelijkbaar met de zogeheten Spoorlaanvariant die aan het einde van het eerste decennium van deze eeuw niet haalbaar is gebleken omdat er geen ontheffing voor de Flora- en faunawet voor kon worden verkregen

		in verband met de aanwezige roekenkolonie. Met de aanleg van een brug zoals mogelijk gemaakt in het inpassingsplan voldoet het inpassingsplan aan de projectdoelstellingen. Het inpassingsplan voorziet naar onze mening al met al op redelijke gronden in een nieuwe brug en niet in een tunnel. Indieners geven verder aan dat het nulplusalternatief en het tussenalternatief, zoals beschreven in de Tracékeuzenotitie, op verkeersdoorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en reistijd niet positief scoren en daarom niet gewenst zijn. Die stelling is niet juist. Het inpassingsplan is gebaseerd op het tussenalternatief. Uit de Tracékeuzenotitie volgt dat dit tussenalternatief voor doorstroming en bereikbaarheid (reistijdwinst) en verkeersveiligheid positief scoort. Met de daarop uitgewerkte vernieuwde inrichtingseisen op grond van het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017), zoals het ontwerp voor een snelheid van 80 km/u en de toepassing van parallelwegen nemen de doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid nog verder toe.
7.2	<i>Verkeersafwikkeling</i> - Indieners stellen vast dat in 2017 uitgebreide verkeersmaatregelen op het kruispunt N346 Rondweg West/ Larenseweg zijn uitgevoerd. Het rapport Verkenning verkeersstructuur Lochem Tracékeuzevergelijking N346 is van 16 mei 2014 en biedt geen juiste weergave van de bestaande situatie. - Indieners stellen dat de slechte verkeersafwikkeling bij het kruispunt N332 Rengersweg/ Kwinkweerd ook kan worden opgelost door deze op dezelfde wijze te verbeteren als het kruispunt N346 Rondweg West/ Larenseweg.	<i>Verkeersafwikkeling</i> - De in 2014 opgestelde tracékeuzevergelijking heeft niet als doel een weergave te zijn van de bestaande situatie. De tracékeuzevergelijking uit 2014 had als doel het vergelijken van de diverse tracés om te komen tot een voorkeursoplossing voor het oplossen van de problematiek rondom Lochem. - Het doel van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 is, onder meer, het realiseren van verbeterde en veilige doorstroming van het verkeer van de Achterhoek naar de A1. Dit doel kan niet bereikt worden met uitsluitend het aanpassen van het kruispunt N332 Rengersweg/ Kwinkweerd.
7.3	<i>Reistijd</i> - Indieners constateren dat het Nulplusalternatief en Tussenalternatief maar een marginale reistijdwinst opleveren. Is de reistijdwinst berekend op grond van de bestaande Exelse brug met stoplichten of zonder stoplichten? - Indieners stellen vast dat de omgeving Lochem en Borculo beter	<i>Reistijd</i> Ten behoeve van de Tracévergelijking is een simulatie uitgevoerd om de reistijden van diverse alternatieven in beeld te brengen. Uit deze simulatie is gebleken dat grootschalige maatregelen rondom Lochem noodzakelijk zijn om de toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen. Zonder maatregelen loopt het verkeer in de toekomst vast. Dit bleek ook uit de simulatie van het alternatief 'centrummaatregelen'.

	bereikbaar is, maar niet de gehele Achterhoek. Een groot gedeelte van de Achterhoek zal gebruik maken van de Nieuwe Twenteroute, de N18. De meeste verkeersstromen vinden plaats van het oosten naar het westen en vice versa. 3 De rondweg heeft een GOW-voorkeur, welke ingericht wordt voor 80 km/uur. Indieners stellen dat dit niet realiseerbaar is voor vrachtverkeer, gelet op de vele stoplichten.	Uit de uitkomsten van de simulatie blijkt dat het voorliggende inpassingsplan leidt tot een verbetering van de reistijd op de N346 Schakel Achterhoek-A1. 2 Het Regionaal Verkeersmodel Stedendriehoek laat zien dat de nieuwe weg ervoor zorgt dat een groot gebied beter bereikbaar wordt. De Nieuwe Twenteroute (N18) bedient een andere relatie (Twente-Achterhoek) dan de N346 Schakel Achterhoek – A1 (Achterhoek - A1/Stedendriehoek). 3 In het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) is de N346 Schakel Achterhoek-A1 aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). In dit functioneel kader is per wegfunctie een drempelwaarde voor de kwaliteit van de doorstroming bepaald. Voor een gebiedsontsluitingsweg van 80 km/uur geldt een gemiddelde trajectsnellheid van minimaal 55 km/uur in de ochtend- en avondspits. Elementen als verkeerslichten kunnen ervoor zorgen dat er niet altijd 80 km/uur gereden kan worden op alle delen van het tracé. Het ontwerp moet qua wegprofiel en uitlijning geschikt zijn om veilig met de maximum geldende snelheid te kunnen rijden.
7.4	<i>Robuustheid</i> Indieners stellen dat met het Tussenalternatief en het Nulplusalternatief het probleem van het verkeer verplaatst wordt naar de Rondweg West en het kruispunt met de Larenseweg.	<i>Robuustheid</i> Uit het verkeersmodel is gebleken dat met het tussenalternatief de verkeersintensiteit op de doorgaande routes door Lochem het meest afneemt. Een effect is dat de Larenseweg zwaarder wordt belast. Om op het kruispunt N346 Rondweg-West/Larenseweg een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te garanderen, is in het tussenalternatief capaciteitsuitbreiding van dit kruispunt opgenomen. Vooruitlopend op het aanleggen van N346 Schakel Achterhoek-A1 is deze capaciteitsuitbreiding reeds in 2017 gerealiseerd.
7.5	<i>Geluid</i> Indieners stellen dat de geluidsbelasting aan de Goorseweg 24/24a zal leiden tot een significante verslechtering van het woon- en leefklimaat. De geluidsbelasting zal bij de aanleg van een tunnel aanzienlijk verminderen. In het inpassingsplan zijn de gronden die als verkeer zijn bestemd toegenomen met als gevolg een grotere maximale invulling. De nieuwe situatie betekent een hoofdbaan met twee parallelwegen.	<i>Geluid</i> Uit het akoestisch onderzoek (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, RHDHV, 1 oktober 2018), waarin rekening is gehouden met de ligging van zowel de nieuwe hoofdrijbaan van de N346 als met de daarbij horende parallelwegen, blijkt dat de woningen van indieners behoren tot de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor geluid ten gevolge van de nieuwe weg. Met het beoogde geluid reducerend asfalt op delen van het tracé kan de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde

		niet volledig worden weggenomen. Daarom is de effectiviteit en (financiële) doelmatigheid van geluid reducerende schermen in beeld gebracht. Vanwege de aanwezigheid van de toerit naar de woningen aan de Goorseweg 24 en 24A en het noodzakelijke zicht op het kruispunt Goorseweg (N346)/Nettelhorsterweg (N825) kunnen geluid reducerende schermen met een effectieve lengte niet op deze locatie geplaatst worden. Een andere mogelijkheid is om geluid reducerende schermen te plaatsen tussen de nieuwe hoofdrijbaan en de parallelweg aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan. Om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zijn geluid reducerende schermen van 2 à 3 meter hoogte nodig. Echter, uit landschappelijk oogpunt zijn er bezwaren tegen het plaatsen van geluid reducerende schermen (notitie 'Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen', Gelders Genootschap, 26 februari 2018). Ter plaatse bevindt zich een waardevol beekdallandschap van de Nettelhorsterlaak. Een geluid reducerend scherm van 2 à 3 meter hoog tast het doorzicht vanaf de woningen aan de noordzijde van de Goorseweg en vanaf de Goorseweg naar het beekdal aan. Ook bij realisatie van een doorzichtig geluid reducerend scherm moet dit doorzicht sterk in aan kwaliteit en zal de technische uitstraling van het geluid reducerende scherm afbreuk doen aan de landschapsbeleving. Een geluidscherm met een hoogte van 2 à 3 meter over een lengte van circa 70 meter voor twee woningen is bovendien financieel niet doelmatig. Voor de woningen aan de Goorseweg 24 en 24A is daarom ten gevolge van de aanleg van de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 een hogere grenswaarde vastgesteld van respectievelijk 53 dB en 51 dB. De Wet geluidhinder stelt dat als gevolg van de reconstructie van een weg, voor woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, mag, de geluidsbelasting binnen in de woning, bij gesloten ramen, ten hoogste 33 dB L_{den} mag bedragen. De ruimtes waarvoor deze waarde geldt zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m². De basis voor die berekening is de toekomstige situatie in 2034 ten opzichte van de huidige situatie. Indien het geluidsniveau binnen in de woning niet blijkt te voldoen aan 33 dB L_{den} worden maatregelen getroffen om die waarde te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, de vervanging van de beglazing,
--	--	---

		het aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen (mechanische ventilatie). Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. De maatregelen worden aangeboden, maar er is geen verplichting om deze te accepteren. Wij zijn van mening dat er sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zeker omdat uit het eerdergenoemde akoestisch onderzoek blijkt dat wanneer het project niet wordt gerealiseerd het geluidniveau bij de woningen op basis van de autonome groei van het verkeer uitkomt op maximaal 57 dB. Ondanks dat de nieuwe wegenstructuur dichterbij de woningen komt te liggen neemt de geluidbelasting bij het toepassen van geluid reducerend asfalt op delen van het tracé ter plekke maar 1 dB toe tot maximaal 58 dB.
7.6	<i>Aantasting omliggende functies</i> Indieners stellen vast dat bij de beoordeling van aantasting omliggende functies, aandacht wordt geschonken aan het bedrijventerrein de Kwinkweerd en Stijgoord, maar dat de woonfunctie aan de Goorseweg 24/24a niet aan de orde komt.	<i>Aantasting omliggende functies</i> De opmerking van indiener over de aantasting van omliggende functies vindt zijn oorsprong in de Tracékeuzenotitie uit 2014. Zoals eerder bij de reactie op deze zienswijze is aangegeven is de Tracékeuzenotitie niet langer inhoudelijk relevant voor de gemaakte programmatische, functionele en ruimtelijke keuzes in het (ontwerp-) inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1. Gelet op de resultaten van de onderzoeken die in het kader van het inpassingsplan zijn opgesteld, zijn wij van mening dat er sprake blijft van een voldoende woon- en leefklimaat bij de percelen van indieners.
7.7	<i>Ecologie</i> Gesteld wordt dat de verkeersintensiteit op de Kwinkweerd toeneemt. In de Nulplus- en Tussenvariant vindt vernietiging alsmede verstoring van een aantal roekennesten plaats. Indieners kunnen de redenering niet volgen. Indieners wijzen erop dat het in de doelstelling van de provincie Gelderland en de gemeente Lochem past dat de verkeersintensiteit op de Kwinkweerd toeneemt en het centrum van Lochem wordt ontlast. Er kan ook gekozen worden voor de aanleg van een tunnel onder het Twentekanaal in plaats van een schuine brug. Een tunnel zal de verstoring van de roeken nog verder beperken.	<i>Ecologie</i> Indiener stelt terecht vast dat verstoring van de roeken en hun nesten plaats zal vinden als gevolg van de realisatie van het project N346 Schakel Achterhoek-A1. Dit blijkt ook uit het voor het inpassingsplan opgestelde ecologisch onderzoek (Ecologische beoordeling aanleg N346 Schakel Achterhoek-A1, Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, 29 september 2018). In dat kader worden dan ook compenserende maatregelen getroffen. Voor wat betreft het overwegen van een tunnel als alternatief, verwijzen we indiener naar onze beantwoording van onderdeel 7.1 van deze zienswijze.

7.8	<i>Conclusies uit effectbeschrijving</i> Volgens de effectbeschrijving scoort het Tussenalternatief het beste op het aspect geluid. Indieners delen deze mening niet, want het geluid zal aan de Goorsegweg alleen maar toenemen met als gevolg aantasting van het woon- en leefklimaat en een veranderde woonsituatie.	<i>Conclusies uit effectbeschrijving</i> Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar dat wat over geluid en het behoud van een voldoende woon- en leefklimaat is opgemerkt bij onze reactie op de onderdelen 7.5 en 7.6 van deze zienswijze.
7.9	<i>Kosten en uitvoerbaarheid</i> Gesteld wordt dat de provincie de kosten voor het Nulplusalternatief op 55 miljoen euro en voor het Tussenalternatief op 51 miljoen euro heeft geraamd. Indieners zijn van mening dat de kosten tussen de verschillende alternatieven niet juist in beeld zijn gebracht. De kosten voor de autonome situatie met centrummaatregelen zijn niet begroot. Bovendien zijn de kosten vermeld in een rapport van 2014. Provinciale Staten moet nog besluiten over een aanvullend krediet. De kosten zijn niet juist weergegeven.	<i>Kosten en uitvoerbaarheid</i> De zienswijze van indieners is gebaseerd op verouderde informatie. Er is, zoals vermeld in paragraaf 6.2.2 van het (ontwerp-) inpassingsplan, een nieuwe raming voor het project N346 Schakel Achterhoek-A1 beschikbaar die uitkomt op een benodigd budget van ongeveer 85 miljoen euro. In dat bedrag zijn ook de kosten meegenomen van indexatie. Provinciale Staten hebben hierover besloten in de Voorjaarsnota van 2018 (PS2018-308).
7.10	<i>Tracékeuze</i> Indieners constateren dat voor de aanleg van de parallelweg aan de Kwinkweerd in de nabijheid van de Goorsegweg 24/24a tevens gronden gekocht dienen te worden.	<i>Tracékeuze</i> De constatering van indieners is correct.
7.11	<i>Optimalisatie Tussenalternatief</i> 1 In het inpassingsplan wordt geen aandacht geschonken aan het ruimtelijk beslag van de Goorsegweg 24/24a. Indieners stellen dat de nut en noodzaak van twee parallelwegen aan de Goorsegweg 24/24a niet zijn aangetoond. Indieners stellen dat op een breedte van circa 28,2 m ook een rondweg kan worden aangelegd. Indieners verzoeken om het ruimtebeslag in de omgeving Goorsegweg 24/24a te beperken. 2 Daarnaast stellen indieners dat de nut en noodzaak van de rondweg niet is aangetoond. De verkeerscapaciteit zal afnemen, aangezien de Achterhoek met een enorme bevolkingskrimp te kampen heeft. Daarnaast neemt het thuiswerken toe.	<i>Optimalisatie Tussenalternatief</i> 1 In het inpassingsplan is wel degelijk aandacht voor het ruimtebeslag van het wegontwerp. Daarbij geldt dat het aansluiten op bestaande wegen vanuit het oogpunt van het beperken van ruimtebeslag een belangrijk streven is. Daarbij wordt bovendien opgemerkt dat wij belang hechten aan rechtstreekse ontsluitingen voor de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden. Een rondweg op grotere afstand heeft om die reden geen voorkeur. 2 Het nut en de noodzaak voor de parallelwegen langs de Goorsegweg is al besproken bij onze reactie op onderdeel 7.1 van deze zienswijze. In het (ontwerp-) inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is voldoende aandacht besteed aan nut en noodzaak. Ook in paragraaf 1.1.1. van deze nota is nog een keer aangegeven waarom de N346 Schakel Achterhoek-A1 wordt gerealiseerd. Bevolkingskrimp en thuiswerken zijn

		ontwikkelingen die mogelijk een effect kunnen hebben op de mobiliteitsbehoefte. Er zijn echter ook tegengestelde ontwikkelingen die een toename van de mobiliteitsbehoefte tot gevolg hebben, zoals de concentratie van voorzieningen en het bundelen van verkeer op wegen die daarvoor zijn ingericht. Het Regionaal Verkeersmodel Stedendriehoek laat voor dit tracé een groei van de hoeveelheid verkeer zien. In dit verkeersmodel is rekening gehouden met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio en ons land.
7.12	<i>Geluid</i> 1 Ten aanzien van de geluidseffecten is ten aanzien van de worst case benadering ten onrechte de dempende werking van stil asfalt betrokken. Er is namelijk geen waarborg getroffen dat daadwerkelijk stil asfalt wordt toegepast. 2 Bij de analyse van de geluidseffecten is ten onrechte niet het effect op het goede woon- en leefklimaat betrokken. Het leven van een bewoner speelt zich niet alleen af achter de gevel, maar ook om de woning. 3 In het akoestische rapport wordt op p. 12 gesteld dat de Goorsegweg tussen de Tusselerdijk en de N825 in de toekomstige situatie, nagenoeg op dezelfde plek als de huidige Goorsegweg komt te liggen. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Lochem buitengebied zijn de plangrenzen uitgebreid naar het zuiden, richting Goorsegweg 24/24a en de bandbreedte waarbinnen de weg kan worden aangelegd is naar het zuiden gewijzigd. Op dit onderdeel is het rapport niet op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. 4 In het akoestische rapport is ten onrechte nagelaten om de parallelweg ter ontsluiting van de woningen aan de zuidkant van de Goorsegweg in het onderzoek te betrekken. Het inpassingsplan maakt het namelijk mogelijk dat de weg fors zuidelijker komt te liggen dan nu het geval is.	<i>Geluid</i> 1 Om de N346 Schakel Achterhoek-A1 te kunnen realiseren is een (beperkt aantal) hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï nodig. Bij de vaststelling van het hogere waardenbesluit is/wordt vastgelegd dat geluid reducerend asfalt verplicht is op daartoe beschreven gedeelten van het tracé. In de regels van het inpassingsplan zal ook worden opgenomen dat voldaan dient te worden aan de eisen die door (of op basis van) de Wet geluidhinder worden gesteld. Daarmee is het tegengaan van geluidhinder voldoende gewaarborgd. 2 De effecten van geluidhinder zijn berekend met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving, inclusief de daarbij voorgeschreven reken- en meetmethoden. De geluidseffecten worden getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder. De normering van de Wet geluidhinder is een door de centrale overheid vastgesteld normenkader. Uit de toetsing blijkt dat geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat aan de orde is bij de realisatie van de N346 Schakel Achterhoek-A1. Ook wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 7.5 van deze zienswijze, waar is aangegeven dat de nieuwe wegenstructuur slechts leidt tot een beperkte toename van het geluid op het tracé. 3 Volgens de Wet geluidhinder moet voor elke weg afzonderlijk, een toetsing van geluid per bron plaatsvinden. De uitspraak op bladzijde 12 van het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (RHDHV, 1 oktober 2018) heeft betrekking op de volgende

	5 Bovendien is de nut en noodzaak van twee parallelwegen niet aangetoond. Indien wordt overgegaan tot het Tussenalternatief, verzoeken indieners te overwegen een tunnel onder de Goorsegweg aan te leggen voor eigenaren van gronden/gebruikers ten zuiden van de Goorsegweg. 6 Een onderzoek naar de etmaalintensiteit is niet uitgevoerd, daarom menen indieners dat het akoestisch onderzoek niet zorgvuldig tot stand is gekomen. 7 In het akoestische rapport wordt op p. 22 ten onrechte gesteld dat de nieuwe verkeerssituatie ter hoogte van de Goorsegweg geen reconstructie is in het kader van de Wgh. Indieners kunnen deze redenering niet volgen. De nieuwe weg ligt dicht op de woningen van Goorsegweg 24/24a waardoor het Goorsegweg 24 geluid toeneemt. 8 Indieners constateren dat geluidschermen van 2 à 3 meter hoogte nodig zijn om te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Vanwege landschappelijke bezwaren wordt dit niet wenselijk geacht. Hier is sprake van een onevenredige belangenafweging, omdat de belangen van het landschap blijkbaar zwaarder wegen dan geluidsoverlast van indieners. Indieners bepleiten toepassing van de 'a-ha oplossing' als genoemd in het rapport van het Gelders Genootschap.	situatie. De huidige Goorsegweg wordt als (noordelijke) parallelweg ingericht. Het inpassingsplan maakt het mogelijk dat de doorgaande weg en de zuidelijke parallelweg zuidelijk van deze huidige Goorsegweg komen te liggen. Op deze manier is het op afbeelding 5-3 (blz. 28) van het eerdergenoemde akoestisch onderzoek weergegeven. De onderzoeksresultaten hebben betrekking op die situatie en zijn daarmee zorgvuldig tot stand gekomen. 4 In het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (RHDHV, 1 oktober 2018) is de parallelweg ter ontsluiting van de woningen aan de zuidkant van de Goorsegweg niet in het onderzoek betrokken. De reden is dat deze weg geen relevant geluidseffect heeft, gelet op de lage etmaalintensiteit. 5 Voor de beantwoording over nut en noodzaak van de parallelwegen wordt verwezen naar onze reactie op onderdeel 7.1 van deze zienswijze van indiener. Het aanleggen van één of meer tunnels onder de Goorsegweg om de percelen van eigenaren/gebruikers aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan te ontsluiten (in plaats van een zuidelijke parallelweg), is niet (financieel) doelmatig en ook in het kader van het daarmee gepaard gaande ruimtebeslag niet gewenst. Daarbij verwijzen we bovendien naar de wens van indiener om het ruimtebeslag zo beperkt mogelijk te houden, zoals die is weergegeven in de zienswijze van indiener bij onderdeel 7.11. 6 Voor de parallelweg aan de zuidzijde van de Goorsegweg is inderdaad geen onderzoek gedaan naar de etmaalintensiteiten. Dit achten wij ook niet noodzakelijk gelet op het feit dat op de parallelweg geen doorgaand autoverkeer rijdt en slechts enkele landbouwpercelen en woningen ontsluit. De verkeersintensiteit is daarmee erg laag. In het akoestisch onderzoek is daarom aangegeven dat deze parallelweg niet is meegenomen omdat de geluidbelasting lager zal zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB. 7 Volgens de Wet geluidhinder moet voor elke weg afzonderlijk, een toetsing van geluid per bron plaatsvinden. Hierbij is ervan uitgegaan dat de huidige Goorsegweg afgewaardeerd wordt naar een (noordelijke) parallelweg, waarbij het geluid ook afneemt.
--	--	--

		De term die gehanteerd wordt is 'geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder'. Bij de nieuwe (hoofddrijbaan van de) N346 geldt de voorkeurswaarde van 48 dB als referentie. Deze wordt overschreden bij de woningen aan de Goorsegweg 24 en 24A. Daarbij heeft een maatregelafweging plaatsgevonden, zoals beschreven in onze reactie bij onderdeel 7.5 van deze zienswijze. 8 Voor de belangenafweging die wij hebben gemaakt met betrekking tot het al dan niet toepassen van geluid reducerende schermen, verwijzen wij indieners graag naar onze reactie bij onderdeel 7.5 van deze zienswijze. De 'a-ha'-oplossing die in het rapport van het Gelders Genootschap (notitie 'Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen', Gelders Genootschap, 26 februari 2018) is opgenomen heeft betrekking op de locaties aan de noordzijde van de Goorsegweg (Goorsegweg 15 tot 27A). Zoals in het rapport is aangegeven kan met deze suggestie de hogere geluidsbelasting niet worden weggenomen. Door de nieuwe weg lager te realiseren dan de huidige Goorsegweg wordt de nieuwe weg voor de woningen aan de noordkant iets uit het zicht onttrokken. Dat kan een positief effect hebben voor de beleving van de nabije woningen. Het verlagen van de hoofddrijbaan ten opzichte van de huidige Goorsegweg betekent dat er grond afgegraven moet worden. Dit heeft een negatief effect op de bestaande waardevolle bomenlaan tussen de Goorsegweg en nieuwe provinciale weg. Om dit negatieve effect te voorkomen zou de afstand van een nieuwe verlaagde provinciale weg tot deze bomenlaan vergroot moeten worden. Dit zou betekenen dat er meer ruimte nodig is aan de zuidzijde van de nieuwe provinciale weg en deze dichter naar de woningen aan de zuidkant van de Goorsegweg komen. Dit (belevings)aspect doet het eerdergenoemde positieve effect teniet.
7.13	<i>Trillingshinder</i> In de omgeving van de Goorsegweg, Goorsegweg 24/24a en het omliggende gebied bevindt zich een Oerbank en een Oerstroombdal. Indieners stellen vast dat de nieuwe rondweg op deze Oerbank en Oerstroombdal wordt aangelegd en dit leidt tot meer	<i>Trillingshinder</i> In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Er bestaat dus geen wettelijk geldend beoordelingskader. Op basis van jurisprudentie vindt wel toetsing aan de SBR-richtlijnen 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' plaats.

	trillingshinder. In het akoestisch rapport is daar geen rekening mee gehouden. Daarom is het rapport niet op zorgvuldige wijze tot stand gekomen.	Naar aanleiding van zienswijzen is aan de hand van de SBR-richtlijnen bekeken of hinder of schade door trilling kan worden verwacht. En, indien nodig, hoe dit kan worden voorkomen. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van maatgevende trillinggevoelige objecten die zich op de verschillende delen van het tracé bevinden. Voor het aspect trillingen zijn alleen de passages van de zware voertuigen relevant. Verder zijn de parameters afstand, snelheid van de voertuigen, intensiteit en de langsvlakheid van het wegdek. Uit het deskundigenoordeel kan worden afgeleid dat voor de maatgevende woning aan de Goorseweg geen toename van trillingshinder wordt verwacht. De woningen van indieners staan op een grotere afstand tot de nieuwe provinciale weg dan de maatgevende woning. De overige parameters zijn voor de woningen ten opzichte van de maatgevende woning gelijk. Er is daarom geen reden om aan te nemen dat er sprake is van een onaanvaardbare hinder van trillingen. De notitie over trillinghinder is als bijlage 1 bij deze nota gevoegd.
7.14	<i>Ecologie</i> - Indieners stellen een vierde variant (tunnel) voor en een diervriendelijke verplaatsing van de roeken. - Het Twentekanaal wordt gebruikt als vliegroue voor de watervleermuis. De nieuwe brug over het Twentekanaal en de verlichting zorgen er volgens indieners voor dat de vliegroue wordt aangetast. - Indieners stellen dat het aannemelijk is dat door asfalt en werkzaamheden de bomenrij langs de Goorseweg verloren gaat en daarmee de vliegroue van de Gewone dwergvleermuis verloren gaat hetgeen in strijd is met de Wet natuurbescherming. - Indieners constateren dat sprake zal zijn van een negatief effect op de instandhoudingsdoelen indien het Tussenalternatief wordt uitgevoerd.	<i>Ecologie</i> - Voor het verplaatsen van de roeken uit de roekenkolonie is een ontheffing aangevraagd en verkregen. In de voorwaarden van de ontheffing is aangegeven op welke wijze de roeken verplaatst moeten worden. Voor wat betreft het voorstel voor de aanleg van een tunnel wordt verwezen naar de beantwoording in onderdeel 7.1 van deze zienswijze. - Het Twentekanaal wordt, zoals indieners terecht stellen, gebruikt als vliegroue voor de Watervleermuis. De brug vormt geen fysieke barrière en is hoog genoeg om de vliegroue niet aan te tasten. Daarnaast liggen er nu elders ook bruggen over het Twentekanaal, in de nabijheid waarvan vleermuizen worden aangetroffen. Zowel tijdens de aanleg van de brug als daarna wordt met de verlichting rekening gehouden met de vliegroue van de Watervleermuis. Dit is in lijn met de voorwaarden die verbonden zijn aan de verkregen ontheffing. - Door het inrichten van de huidige Goorseweg als parallelweg en de realisatie van de hoofdrijbaan van de provinciale weg ten zuiden hiervan, kan de bomenrij vrijwel volledig in stand worden gehouden. Daar waar de weg afbuigt naar de brug is het wel nodig om enkele bomen te kappen. De exacte ligging van de brug en de hoeveelheid bomen die gekapt moet worden is nog niet

		bekend. Indien nodig wordt voor de vliegroute van vleermuizen een ontheffing aangevraagd en worden maatregelen genomen om de effecten te mitigeren. Bijvoorbeeld in de vorm van een hop-over. 4 Instandhoudingsdoelen zijn bepaald voor de Natura 2000-gebieden. In het ecologisch onderzoek (Ecologische beoordeling aanleg Schakel Achterhoek-A1. A&W-rapport 2012. Altenburg & Wymenga, 29 september 2018), is hieraan aandacht besteed en beoordeeld dat het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied Stelkampsveld is. Wat betreft stikstofdepositie wijst de uitgevoerde beoordeling (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Beoordeling stikstofdepositie (RHDHV, 1 oktober 2018)) uit dat het plan op grond van het wettelijke Programma Aanpak Stof (PAS) niet tot relevante negatieve effecten leidt. Op grond van het PAS is uitgesloten dat er sprake is van gevolgen door stikstofdepositie die, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het betreffende Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen.
7.15	<i>Milieueffectrapportage</i> Aan het ontwerp-inpassingsplan is ten onrechte geen milieueffectrapportage ten grondslag gelegd.	<i>Milieueffectrapportage</i> De vormvrije-m.e.r.-beoordeling is al met het voorontwerp inpassingsplan ter inzage gelegd. Uit de vormvrije-m.e.r.-beoordeling volgt de conclusie dat er voor het project geen sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. In paragraaf 4.1 van de toelichting bij het (ontwerp-)inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is onderbouwd dat er, in het licht van de ontwikkeling van het project sinds het voorontwerp inpassingsplan, geen aanleiding is voor een andere conclusie op de m.e.r.-(beoordelings)plicht.
7.16	<i>Parallelwegen</i> Voor de aanleg van parallelwegen bestaat onvoldoende aanleiding. De afbuiging vanaf de huidige Goorseweg naar de nieuwe brug is ruim genoeg. Nut en noodzaak van het realiseren van de parallelweg aan de zijde van Intratuin (de huidige Goorseweg) is niet aangetoond aangezien er een ontsluiting gemaakt kan worden bij de huidige verkeerslichten Goorseweg/Nettelhorsterweg. De parallelweg aan de zuidzijde van de Goorseweg is eveneens onnodig.	<i>Parallelwegen</i> De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 vormt een belangrijke schakel in het netwerk van provinciale wegen die de Stedendriehoek bij de A1 verbindt met de Achterhoek. In het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) is de verbinding aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). Dit kader wordt hier toegepast en leidt onder andere tot het realiseren van parallelwegen ter hoogte van de Goorseweg, om zo het aantal directe aansluitingen op de hoofdrijbaan te verminderen. Daarmee is de veiligheid gediend.

	Tevens is een parallelweg, waar zowel fietsers als landbouwverkeer op mogen, met betrekking tot de verkeersveiligheid zeer onveilig.	Ook wordt de weg ontworpen met inachtneming van de landelijke ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Al deze ontwerpkaders hebben als doel de veiligheid van de weg te verbeteren. Het landbouwverkeer kan grotendeels afwikkelen op de parallelstructuren. Dit komt ten goede aan de doorstroming en veiligheid op de provinciale weg.
7.17	<i>Uitzicht</i> Indieners stellen dat indien wordt gekozen voor de a-ha-oplossing, het uitzicht minder storend zal zijn.	<i>Uitzicht</i> Met de 'a-ha'-oplossing wordt bedoeld op een verdiepte ligging van de weg (zie notitie 'Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen', Gelders Genootschap, 26 februari 2018). Een verdiepte ligging van een weg wordt in enkele gevallen toegepast op landgoederen. In de huidige situatie is er ook zicht op de Goorseweg en het achterliggende bedrijf Intratuin. Dit uitzicht van indieners verandert door de plannen niet. Voor een verdiepte ligging ter hoogte van de Goorseweg 24 en 24A zijn dan ook geen overtuigende redenen aanwezig. Daarbij merken wij bovendien nog op dat een verdiepte ligging om taluds vraagt, zoals beschreven in ons antwoord op 7.12. Het ruimtebeslag van de weg neemt daardoor toe. Dit is niet in lijn met de wens van indieners, zoals zij deze bij onderdeel 7.11 van hun zienswijze hebben verwoord.
7.18	<i>Stikstofdepositie</i> Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State d.d. 9 maart 2018 blijkt dat de buffer in het PAS van 40% op bepaalde plaatsen in een aantal natuurgebieden niet of niet meer volledig aanwezig is. Zolang het PAS niet is aangepast kan niet worden uitgesloten dat de toename van stikstofdepositie nadelige of onomkeerbare gevolgen voor de natuurwaarden zal hebben. Nu de stikstofdepositie berekend is met het binnen het PAS erkende rekenmodel AERIUS, is het rapport niet op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen, hetgeen leidt tot schade aan het Natura 2000 gebied 'Stelkampsveld'. Gesteld wordt dat de afstand van de nieuwe weg tot Stelkampsveld 5,5 km bedraagt. Bij het digitaal nameten van de afstand komen indieners uit op een afstand van 4,5 km. De nieuwe weg zal consequenties hebben voor het Natura 2000 gebied Stelkampsveld.	<i>Stikstofdepositie</i> In paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is ingegaan op de vraag of de nieuwe weg tot significante versturende effecten kan leiden op stikstofgevoelige habitattypen in omliggende Natura 2000-gebieden (zie in dat kader bovendien het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Beoordeling stikstofdepositie (RHDHV, 1 oktober 2018)). Het projecteffect is getoetst aan de drempelwaarde (0,05 mol N/ha/jaar) conform het PAS, die opgenomen is in de Wet natuurbescherming (Wnb). Het projecteffect van de N346 Schakel Achterhoek-A1 in Lochem is lager dan de drempelwaarde voor stikstofdepositie uit het PAS. Dit betekent dat er binnen de programma-aanpak van het PAS geen sprake is van significant versturende effecten wat betreft stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Er geldt daarom wat betreft stikstofdepositie geen meld- of vergunningplicht. Stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het realiseren van het project N346 Schakel Achterhoek-A1.

7.19	<i>Landschappelijke inpassing</i> De aanleg van de rondweg heeft substantiële effecten voor het landschap ter plaatse. De weg doorsnijdt verschillende landschapszones met elk eigen karakteristieken. Ten onrechte is nagelaten een landschappelijke inpassing per zone op te stellen.	<i>Landschappelijke inpassing</i> Met de aanleg van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 worden geen landschappelijke waarden aangetast aangezien de weg in hoofdzaak is geprojecteerd op de huidige infrastructuur. De weg ligt tegen het Nationaal Landschap De Graafschap aan. Door de huidige Goorsegweg in te richten als parallelweg en de hoofdrijbaan van de nieuwe provinciale weg aan de zuidkant daarvan te leggen blijft de landschappelijk waardevolle eikenlaan grotendeels behouden. Daarnaast werken wij een landschapsplan uit voor de Goorsegweg. Binnen de verkeersbestemming is voldoende ruimte voor landschappelijke inpassing door middel van bomen, hagen of andere groenstructuren.
7.20	<i>Voorkeursgrenswaarde</i> De geluidsbelasting aan de Goorsegweg 24/24a is te hoog en mag de voorkeursgrenswaarde niet overschrijden. Indieners verzoeken het Tussenalternatief niet vast te stellen. Het vaststellen van een hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder is een onevenredige maatregel.	<i>Voorkeursgrenswaarde</i> De Wet geluidhinder staat een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij geluidsgevoelige objecten onder voorwaarden toe. Het aan de eisen van de tijd aanpassen van de verbinding en het oplossen van de bestaande veiligheids- en doorstromingsproblemen vormen een zwaarwegend maatschappelijk belang. Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om dit belang af te wegen tegen de belangen van anderen en de bijbehorende effecten zorgvuldig te beschouwen. De achteruitgang van individuele (woon)belangen kan daarbij, zoals ook in dit geval, niet altijd worden voorkomen. Voor de afwegingen waarom wij in het geval van de Goorsegweg 24 en 24A moeten besluiten tot het vaststellen van een hogere grenswaarde verwijzen wij naar onze beantwoording van onderdeel 7.5 van deze zienswijze.
7.21	<i>Kosten</i> In het ontwerp inpassingsplan wordt onvoldoende inzicht geboden in de drie alternatieven en de kostenraming. Dat betreft ook de kostenraming van de autonome ontwikkeling met centrummaatregelen. Indieners verzoeken de kostenraming van het Vierde alternatief te onderzoeken. Kosten voor grondaankoop zijn ook niet duidelijk. Het kostenverschil tussen het aanleggen van een brug over het Streekterrein en het vervangen van de huidige brug ontbreekt.	<i>Kosten</i> Volgens artikel 3.6.1. Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting bij het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 de inzichten te bevatten over de uitvoerbaarheid van het plan. In dat kader verwijzen wij naar paragraaf 6.2.2 van de toelichting bij het inpassingsplan, waar in wordt gegaan op de kostenraming voor het project N346 Schakel Achterhoek-A1. In de actuele kostenramingen voor het project N346 schakel Achterhoek-A1 is een inschatting gemaakt van de kosten voor alle benodigde gronden om de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 aan te kunnen leggen.
7.22	<i>Verharding buitengebied</i> De verschillende parallelwegen die samenhangen met het Tussenalternatief leiden tot veel	<i>Verharding buitengebied</i> Het project N346 Schakel Achterhoek-A1 resulteert in meer verharding van het grondoppervlak, waardoor (overtollig) water

	verharding zowel binnen als buitenstedelijk. Indieners stellen dat dit voor het milieu een aantal nadelige effecten heeft.	minder kans heeft om op efficiënte wijze te worden afgevoerd. Het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Watertoets (RHDHV, 1 oktober 2018) gaat in op de problematiek van het toevoegen van verhard oppervlak en geeft inzicht in de maatregelen die met de realisatie van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 worden genomen om deze problematiek te mitigeren. Binnen de verkeersbestemming is voldoende ruimte om maatregelen voor de compensatie van de toename van verhard oppervlak te nemen. Waterschap Rijn en IJssel heeft ingestemd met de hiervoor genoemde Watertoets.
7.23	<i>Grondaankopen</i> Bij verkoop van grond gaat het niet alleen om financiële schadeloosstelling, maar dient ook rekening te worden gehouden met de emotionele waarde die een eigenaar heeft met een stuk grond.	<i>Grondaankopen</i> Wij erkennen dat grond voor eigenaren en beperkt gerechtigden ook een emotionele waarde kan hebben. Als de reconstructie of een aanleg van een nieuwe weg noodzakelijk is wegen we alle relevante belangen af. Voor zover er gronden moeten worden verworven gaan we met de betreffende eigenaren in overleg om de gevolgen te minimaliseren. Voor de situatie van de indieners aan de Goorsegweg 24 en 24A is vastgesteld dat aankoop noodzakelijk is. Wij zullen de indieners een passend aanbod doen, waarbij we rekening houden met waardecompensatie en eventueel schadeloosstelling. De schadeloosstelling vormt een volledige vergoeding voor alle schade, die de eigenaar rechtstreeks en noodzakelijk door het verlies van zijn zaak lijdt. Emotionele schade wordt niet vergoed.
7.24	<i>Woon- en leefklimaat</i> Het woongenot van indieners zal ernstig worden aangetast, dan wel de woningen worden onbewoonbaar. De woningen zullen aanzienlijk in waarde verminderen ofwel onverkoopbaar worden. Vergoeding van planschade zal dit niet compenseren.	<i>Woon- en leefklimaat</i> Wij zijn, anders dan de indieners, van mening dat ook na de inpassing van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 in de omgeving, mede gelet op de daarbij te realiseren maatregelen, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat blijft bestaan voor de woningen aan de Goorsegweg 24 en 24A. Wanneer indieners als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 schade lijden, dan kunnen de indieners na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden op: www.gelderland.nl/planschade .
7.25	<i>Probleemanalyse</i> Indiener gaat in op de knelpunten opgenomen op pagina 5 van de Tracékeuzenotitie N346 Lochem van 27 mei 2014:	<i>Probleemanalyse</i> Indiener refereert aan de Tracékeuzenotitie uit 2014 om de overwegingen van de provincie ten aanzien van nut en noodzaak van de wegaanpassing te achterhalen. Omdat deze

	1 het knelpunt kruispunt Larenseweg – Rondweg West N332 is al uitgevoerd; 2 de toerit van en naar Intratuin had al veel eerder opgelost kunnen worden door voorsoortervakken aan te leggen; 3 verkeer vanuit de richting Ruurlo had eerder ontmoedigd kunnen worden door het dorp Barchem autoluw te maken; 4 de doorgaande verkeerstroon via de route Zutphenseweg – Graaf Ottoweg had eerder autoluw ingericht kunnen worden; 5 de Ampsenseweg had ook autoluw gemaakt kunnen worden.	notitie deel uitmaakt van het ontwerp inpassingsplan is dat begrijpelijk. De Tracékeuzenotitie is bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd, omdat deze inzicht geeft in de wijze waarop tot de keuze voor het tussenalternatief is gekomen. De Tracékeuzenotitie vormt echter niet langer de (inhoudelijke) basis voor de inzichten die tot de gemaakte programmatische, functionele en ruimtelijke keuzes voor het (ontwerp-) inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 hebben geleid. Inmiddels heeft bijvoorbeeld ook het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) een rol gespeeld bij het nader uitwerken van de ontwerp-kaders voor het inpassingsplan. Voor wat de verschillende in dit onderdeel van de zienswijze benoemde delen, is onze reactie als volgt. 1 indiener stelt terecht vast dat, vooruitlopend op het aanleggen van N346 Schakel Achterhoek-A1, het kruispunt N346 Rondweg-West/ Larenseweg reeds in 2017 is gerealiseerd; 2 wij zijn van mening dat voorsortervakken zonder verkeersregelinstantie onvoldoende verbetering opleveren; 3 verkeer vanuit Ruurlo met bestemming A1/ Stedendriehoek zal bij het autoluw maken van Barchem nog steeds gebruik maken van de N825 en de N346. Deze route heeft, mede gelet op het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) de voorkeur boven de route via Vorden; 4/5 Er is al een vrachtwagenverbod ingesteld. Daarnaast blijven genoemde wegen ook toegangswegen voor de aanliggende stedelijke gebieden. De gemeente Lochem is verantwoordelijk voor de genoemde wegen. De Ampsenseweg is een gemeentelijke weg. Gemeente Lochem is hiervoor verantwoordelijk. De verkeersintensiteit is hier bovendien al laag.
<i>De zienswijze leidt het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder bij het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Verkeer' voor het doeleind 'wegen'.</i> <i>Naar aanleiding van de zienswijze is in bijlage 1 van deze nota de Quickscan trillingen Schakel Achterhoek-A1 over hinder als gevolg van trilling opgenomen.</i>		

		gemeentelijke parkeernorm als gevolg van de realisatie van de N346 Schakel Achterhoek-A1, zullen wij daarover in overleg treden met de gemeente Lochem, om te trachten tot een redelijke oplossing voor het zich dan voordoende probleem te komen.
8.3	Uitbreidingsplannen aan de oostzijde van het bedrijfsperceel worden waarschijnlijk onmogelijk gemaakt door de gewijzigde verkeerssituatie.	Het realiseren van het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 op basis van het daarvoor nu voorziene ontwerp raakt de feitelijke uitbreidingsplannen van Intratuin niet. Wel gaat de inpassing ten koste van de parkeercapaciteit van Intratuin, waarmee de Intratuin, afhankelijk van nader geconcretiseerde uitbreidingsplannen, mogelijk niet kan voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm. Relevant voor deze zienswijze is het feit dat de provincie voorbereidingen treft om de N825 Nettelhorsterweg te verbeteren. De uitvoering van dit project kan ertoe leiden dat het ruimtebeslag van de kruising Goorseweg (N346)/Nettelhorsterweg (N825), inclusief de aansluitingen, zodanig naar het oosten verschuift dat er geen aantasting van het perceel van indiener noodzakelijk is. Omdat het plan voor de verbetering van de Nettelhorsterweg op dit moment nog in voorbereiding is en er nog een planologische procedure voor moet worden doorlopen, kan het inpassingsplan N346 schakel-Achterhoek-A1 daar nog geen rekening mee houden. Wel verwachten wij dat ten tijde van het starten van de uitvoering het planologisch besluit voor de verbetering van de N825 gereed is. Dan kan de kruising in één keer op de juiste plek worden gerealiseerd. Op basis van de zienswijze van indiener nemen wij daarom in de regels en de verbeelding van het inpassingsplan een wijzigingsbevoegdheid op. Zodra het planologisch kader voor de voorgenomen wijziging van de N825 Nettelhorsterweg is vastgesteld, zullen wij de wijzigingsbevoegdheid gebruiken om de verkeersbestemming van de dan niet benodigde gronden van indiener terug te bestemmen naar de huidige bestemming 'Detailhandel'.
8.4	De verkoopvloeroppervlakte van Intratuin zal waarschijnlijk verminderen waardoor Intratuin omzetschade lijdt. Ook kan dit mogelijk leiden tot het verlies aan arbeidsplaatsen en kan de uitvoering van de landelijke Intratuin-formule in gevaar komen.	Op basis van de zienswijze van indiener hebben wij de grens van het inpassingsplan kunnen verleggen om daarmee de huidige buitenverkoopruimte te ontzien.
8.5	Indiener verzoekt de provincie af te zien van het voornemen en een	Hier wordt verwezen naar het gestelde in onderdeel 8.3 van deze zienswijze. Daaruit volgt

	alternatief te overwegen. Indiener geeft de provincie in overweging om de kruising met de Goorseweg meer oostelijk te situeren en aldaar aan te sluiten op de N825, de Nettelhorsterweg. Dat zou de impact op Intratuin sterk verminderen, meer oplossingsgericht zijn en recht doen aan de problematiek.	dat als de verbetering van de N825 Nettelhorsterweg dat toe laat, tegemoet wordt gekomen aan de wensen en belangen van indiener.
<i>De zienswijze leidt tot het aanpassen van de plangrens op de verbeelding ter hoogte van de buitenverkoopruimte van Intratuin.</i> <i>De zienswijze leidt tot het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in de regels van het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 en het aanpassen van de verbeelding daarop, teneinde in de samenloop van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 en het project N825 Nettelhorsterweg te voorzien.</i>		

2.9 Zienswijze 9

9	Zienswijze indiener 9 Datering documenten:	14 mei 2018
De indiener is gevestigd aan de Stationsweg in Lochem. De gronden van indieners maken gedeeltelijk onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
9.1	Indieners staan positief tegenover het inpassingsplan en ervaren de voorbereidende gesprekken als constructief en als een goede basis voor samenwerking. Vanuit hun bedrijfspositie willen zij niettemin aandringen op respectering van hun belangen. Dit zijn de volgende: - handhaving van het aantal P+R plaatsen, invalide parkeerplaatsen en fietsenstallingen en aangelegd volgens de geldende PVE van de NS-Stations; - een inrichting van het gebied die voldoet aan sociale veiligheidseisen; - goede bereikbaarheid van het station; - terugplaatsing van alle keten- en informatievoorzieningen volgens de PVE informatie en ketenvoorzieningen stations; - het stationsgebouw en -functie geen onderdeel maken van het inpassingsplan. Indieners geven aan alle functionaliteiten te willen waarborgen in het inpassingsplan, zowel in kwaliteit als kwantiteit. Indieners willen graag in goed overleg blijven, zodat nadere afspraken kunnen worden gemaakt.	Wij nemen met instemming kennis van de reactie van indiener op het ontwerp-inpassingsplan. De door indiener opgesomde belangen zijn alle inpasbaar binnen de gestelde ruimtelijke kaders van het plan. Het gaat hier om inrichtings- en uitvoeringsaspecten die gerealiseerd kunnen worden binnen de bestemmingen van het inpassingsplan. Wij blijven in nauw overleg met indiener om te komen tot een goede inrichting van de binnen het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 vallende gedeelten van het stationsgebied waarbij er nadrukkelijk aandacht zal zijn voor de gerechtvaardigde belangen van indiener.
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.		

2.10 Zienswijze 10

10	Zienswijze indiener 10 Datering documenten:	14 mei 2018
De indieners zijn initiatiefnemers van het burgerinitiatief 'de slimste weg van Nederland'.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
10.1	Indieners stellen dat in het ontwerp inpassingsplan geen aandacht wordt besteed aan de gevolgen van de rondweg voor het verkeer en leefklimaat op en rond de N825. Indieners verzoeken om dit alsnog te doen.	In het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 zijn ook de toekomstige verkeerscijfers voor de N825 in beeld gebracht. Op basis van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek. Deze onderzoeken zijn conform de geldende wet- en regelgeving uitgevoerd, waarmee bepaald wordt tot waar de gevolgen van het plan in beeld moeten worden gebracht. Verder wordt opgemerkt dat de provincie voorbereidingen treft voor de verbetering van de N825 Nettelhorsterweg. Daar wordt uiteraard ook aandacht besteed aan het verkeer op, en het leefklimaat rond de N825 Nettelhorsterweg. In dat kader zijn wij in gesprek met indiener.
10.2	Indieners constateren dat: 1. De verkeersveiligheid zal worden gediend door de aanleg van een parallelwegenstructuur. Uit de mondelinge toelichting tijdens de inloop bijeenkomst van 11 april jl. hebben ze ook begrepen, dat voorzien is in slimme verkeerslichten op 3 risico plekken. 2. De aandacht voor gezondheidsaspecten (geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid) beperkt blijft tot toetsing aan de wettelijke normen (zie hiervoor). Dit terwijl u in uw eigen beleid (Green deal GWW 2.0) voor het thema 'gezonde en veilige leefomgeving' het hoogst mogelijke ambitieniveau formuleert (=niveau 3: inzet om het meest haalbare te bereiken). 3. Onduidelijk is hoeveel bomen zullen moeten worden gekapt ten gevolge van het plan. 4. Onduidelijk is, of sprake zal zijn van een inhaal verbod en trajectcontrole op de rondweg.	1. Wij delen de mening van indiener dat met de aanleg van parallelstructuren en verkeersregelinstanties de verkeersveiligheid toeneemt. 2. De GWW-doelen worden per project bekeken. Voor dit project ligt de focus op de GWW-doelen ruimtelijke kwaliteit, energie en hergebruik van materialen. Deze hebben niveau 3. Het ambitieniveau voor een gezonde en veilige leefomgeving is voor dit project gesteld op niveau 1. We kiezen voor de wettelijke kaders. Daarbij merken we op dat door de realisatie van de weg de leefbaarheid in de kern van Lochem toeneemt. 3. De hoeveelheid bomen die gekapt moeten worden is dit moment nog niet bekend. De bomenkap behoort tot de uitvoeringsaspecten van het project. Wanneer het definitieve wegontwerp gereed is, zal duidelijk zijn welke bomen gekapt moeten worden. Hiervoor zal vervolgens een omgevingsvergunning voor de kap bij de gemeente Lochem worden ingediend. Daarbij merken wij op dat de huidige Goorsegweg als parallelweg wordt ingericht en de nieuwe provinciale weg ten zuiden

	5. Geen aandacht wordt besteed aan de kansen, die de rondweg biedt voor duurzame warmte/ energie opwekking. Idem wat betreft bijdragen aan anders omgaan met materialen/ circulaire economie. Beide thema's verdienen volgens uw eigen beleid ambitieniveau 3. 6. Geen aandacht wordt besteed aan de mogelijke toepassing van sensoren in het kader van de bevordering van slimme mobiliteit/slimme infrastructuur.	daarvan wordt gelegd. Daarmee kan de huidige bomenlaan zoveel mogelijk behouden blijven. 4. Een inhaalverbod en trajectcontrole zijn verkeersmaatregelen. Dit zijn uitvoeringsaspecten die geen deel uitmaken van een ruimtelijk plan (het inpassingsplan). De verkeersbestemming in het inpassingsplan staat deze maatregelen overigens niet in de weg. 5. Ook de kansen voor duurzame toepassingen en circulaire economie behoren tot de uitvoeringsaspecten. Zij vormen geen onderdeel van het (ruimtelijk) inpassingsplan. De onderdelen maken deel uit van de randvoorwaarden voor het aanbesteden. 6. Binnen de verkeersbestemming in het inpassingsplan is het toepassen van sensoren in het kader van slimme mobiliteit mogelijk. Net als bij eerdere onderdelen van dit onderdeel van de zienswijze wordt opgemerkt dat deze onderwerpen behoren tot de uitvoeringsaspecten.
10.3	Indieners adviseren de provincie het brede duurzaamheidsbegrip, zoals aangegeven in de 12 thema's van het Ambitieweb Duurzaamheid Gelderland, als uitgangspunt te nemen.	De provincie onderschrijft het belang van een duurzaam ontwerp van de N346 Schakel Achterhoek-A1 en gebruikt het Ambitieweb voor haar projecten. We gebruiken het Ambitieweb duurzaam GWW om project specifiek te maken hoe de realisatie bij gaat dragen aan de provinciale klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen. We hebben hierbij onze focus op ruimtelijke kwaliteit, energie en hergebruik van materialen. Het Ambitieweb geeft hiervoor handvatten en het inpassingsplan biedt hiervoor voldoende ruime kaders.
10.4	Indieners adviseren de provincie in het kader van de uitnodigingsplanologie bij de aanbesteding marktpartijen uit te dagen met creatieve en innovatieve oplossingen te komen.	Het advies van indieners om in het kader van de uitnodigingsplanologie bij de aanbesteding marktpartijen uit te dagen met creatieve en innovatieve oplossingen te komen is in lijn met de bedoeling van de provincie. Paragraaf 2.4 van de toelichting beschrijft het proces dat de provincie voor ogen staat om te komen van plan tot uitvoering.
<i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.</i>		

2.11 Zienswijze 11

11	Zienswijze indiener 11 Datering documenten: 14 mei 2018	
De indiener is gevestigd aan de Kwinkweerd in Lochem. De gronden van indieners maken gedeeltelijk onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie

11.1	De huidige Kwinkweerd heeft thans voldoende mogelijkheden en het voorliggende ontwerp inpassingsplan zal niet leiden tot een betere verkeersdoorstroming van de Achterhoek naar de A1. Omgekeerd zal het wel aanleiding geven tot een verminderde bereikbaarheid voor het hoofdkantoor van indiener aan de Kwinkweerd en de twee aldaar aanwezige productielocaties. Dit, en het feit dat zij gronden moet afstaan, is nadelig voor de huidige bedrijfsvoering van indiener.	De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 is in het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). De verbeterde hoofdrijbaan van de N346 wordt daarom ontworpen voor een snelheid van 80 km/uur. Dat zorgt voor een betere doorstroming van het regionaal verkeer en de bereikbaarheid van de Achterhoek. De toepassing van het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie leidt onder andere tot het realiseren van een parallelweg ter hoogte van de Kwinkweerd. Met een parallelweg wordt het aantal directe aansluitingen op de hoofdrijbaan verminderd. Ook wordt de weg ontworpen met inachtneming van de landelijke ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Al deze ontwerpvaarders hebben als doel de veiligheid van de weg te verbeteren. De vrachtwagens die van en naar de bedrijven aan de Kwinkweerd gaan, zullen niet op de doorgaande hoofdrijbaan (80 km/uur) blijven, maar op de parallelweg (50 km/uur) gaan rijden. Wij delen de mening van indiener over een verminderde bereikbaarheid van het hoofdkantoor niet. Het hoofdkantoor en de productielocaties blijven ontsloten op de Kwinkweerd. Deze Kwinkweerd wordt op twee plekken aangesloten op de nieuwe hoofdrijbaan van de provinciale weg. Eén van die aansluitende kruispunten ligt ter hoogte van de Kwinkweerd 12/13. Vanaf dit kruispunt kan de hoofdrijbaan worden bereikt, waarmee er een snelle verbinding is naar zowel de A1 als de Achterhoek. De locaties blijven daarmee goed bereikbaar voor alle soorten wegverkeer. Naast twee volwaardige kruisingen is het bovendien mogelijk om ter hoogte van het tankstation aan de westkant van de Kwinkweerd, vanaf de hoofdrijbaan de parallelweg Kwinkweerd op te rijden. Het klopt dat een deel van de grond van indiener nodig is voor het realiseren van een kruispunt. Wij zijn met indiener in overleg over de beste locatie van een kruispunt in relatie tot de (toekomstige) bedrijfsvoering. Daarbij heeft indiener te kennen gegeven, ondanks haar standpunt tegen de parallelweg te zijn, de kruising graag zo westelijk mogelijk te realiseren zodat er zo min mogelijk ruimte van de toekomstige bedrijfsvoering nodig is. Wij
------	---	---

		zijn bereid daaraan mee te werken en nemen dit mee in het vast te stellen inpassingsplan. Wanneer indiener als gevolg van de uitvoering van het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 schade lijdt, dan kan de indiener na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden op: www.gelderland.nl/planschade.
11.2	De parallelwegenstructuur tast de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer aan vanwege de menging met auto- en vrachtverkeer op de parallelweg. Het huidige fiets-wandelpad komt namelijk met de komst van de parallelweg te vervallen	De opmerking dat parallelwegen de verkeersveiligheid aantasten delen wij niet. Zoals hiervoor gesteld in onderdeel 11.1 van deze zienswijze wordt door de realisatie van de parallelwegen het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer gescheiden. Het bestemmingsverkeer kan daardoor afwikkelen op de gekozen parallelstructuren. Tussen de parallelweg en de bedrijven leggen we een voetpad aan. Er is een zorgvuldige afweging gemaakt om fietsers op de parallelweg toe te laten op fietsstroken. In het netwerk van wegen heeft de parallelweg Kwinkweerd een functie als erftoegangsweg voor de bedrijven. De weg maakt de aanliggende percelen toegankelijk voor verkeer en ontsluit deze op de hoofdrijbaan van de provinciale weg N346. Bij deze aansluitingen vindt uitwisseling van verkeer plaats en liggen de snelheden laag. Gemengd verkeer, bestaande uit fietsers en gemotoriseerd verkeer, dat zich op dezelfde rijbaan bevindt, past hierbij. Dit draagt bij aan een herkenbaar en uniform wegbeeld en daarmee een veilig wegennet. Fietsers op de rijbaan van de parallelweg is een veilige oplossing. Door de fietsstroken hebben fietsers een duidelijke plaats op de rijbaan en zijn zij goed zichtbaar voor andere weggebruikers. Een profiel met fietsers op de rijbaan is langs het gehele bedrijventerrein in te passen, waardoor een consistent wegbeeld ontstaat en ook dat draagt bij aan de verkeersveiligheid. Ook voor bestuurders die een erf willen verlaten is dit veilig. Zij hoeven zich alleen te concentreren op verkeer op de parallelweg.
<i>De zienswijze leidt tot aanpassing van de verbeelding door het naar het westen verleggen van de aansluiting parallelweg Kwinkweerd/hoofdrijbaan N346 ter hoogte van Kwinkweerd 12/13.</i>		

2.12 Zienswijze 12

12	Zienswijze indiener 12 Datering documenten:	14 mei 2018
De indiener is gevestigd aan het Zaagmolenerf. De gronden van indianers maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
12.1	<i>Nut en noodzaak</i> Uit de Tracékeuzenotitie, die als bijlage 2 deel uitmaakt van de toelichting, blijkt dat de provincie heeft gekozen voor het Tussenalternatief. Ten opzichte van de onderzochte alternatieven is evenwel een vierde alternatief aan te wijzen: het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door, danwel een brug over het Twentekanaal en vervolgens langs het spoorrichting Stationsweg en Kwinkweerd. Een verdergaande optie is het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door en deze tunnel door te trekken tot aan de Ampsenseweg dan wel tot aan de Rengersweg. Dit alternatief heeft een verminderd ruimtebeslag tot gevolg en de gebruiksmogelijkheden van de gronden nemen toe. Tevens zullen de geluidsbelasting en de uitstoot van fijnstof verminderen. Het Nulplusalternatief en Tussenalternatief zoals beschreven in de Tracékeuzenotitie, scoren op verkeersdoorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en reistijd niet positief en zijn daarom niet gewenst. Daarnaast wijst indiener erop dat een speciale boormachine is ontwikkeld om een tunnel te graven. Indiener verzoekt dit vierde alternatief te toetsen, beoordelen en de kosten in beeld te brengen.	<i>Nut en noodzaak</i> Indianers stellen ten opzichte van het door de provincie gekozen tussenalternatief een nieuw alternatief voor met drie verschillende varianten: 1a het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door; 1b het aansluiten op de Nettelhorsterweg met een tunnel onder het Twentekanaal door en deze tunnel door te trekken tot aan de Ampsenseweg dan wel tot aan de Rengersweg; 2 een brug over het Twentekanaal en vervolgens langs het spoor richting Stationsweg en Kwinkweerd. De aanleg van een tunnel resulteert naar onze mening tot aanzienlijke meerkosten ten opzichte van het gekozen tussenalternatief. Ook in technisch opzicht zal de aanleg van een tunnel leiden tot een groot ruimtebeslag ter plaatse van de in-/uitgangen op de twee oevers van het Twentekanaal. De aanleg van een tunnel is bovendien niet nodig om te kunnen voldoen aan de projectdoelstellingen zoals die zijn opgenomen in paragraaf 1.1 van de toelichting bij het inpassingsplan. Het inpassingsplan voorziet in de aanleg van een nieuwe brug, waarbij de precieze ligging binnen de opgenomen bestemming Verkeer, nader kan worden ingevuld. De door indiener voorgestelde alternatieve brug die aansluit op de Nettelhorsterweg en aan de overzijde van het Twentekanaal langs het spoor richting Stationsweg en Kwinkweerd gaat, is vergelijkbaar met de zogeheten Spoorlaanvariant die aan het einde van het eerste decennium van deze eeuw niet haalbaar is gebleken omdat er geen ontheffing voor de Flora- en faunawet voor kon worden verkregen in verband met de aanwezige roekenkolonie. Met de aanleg van een brug zoals mogelijk gemaakt in het inpassingsplan voldoet het

		inpassingsplan aan de projectdoelstellingen. Het inpassingsplan voorziet naar onze mening al met al op redelijke gronden in een nieuwe brug en niet in een tunnel. Indieners geven verder aan dat het nulplusalternatief en het tussenalternatief, zoals beschreven in de Tracékeuzenotitie, op verkeersdoorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en reistijd niet positief scoren en daarom niet gewenst zijn. Die stelling is niet juist. Het inpassingsplan is gebaseerd op het tussenalternatief. Uit de Tracékeuzenotitie volgt dat dit tussenalternatief voor doorstroming en bereikbaarheid (reistijdwinst) en verkeersveiligheid positief scoort. Met de daarop uitgewerkte vernieuwde inrichtingseisen op grond van het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017), zoals het ontwerp voor een snelheid van 80 km/u en de toepassing van parallelwegen nemen de doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid nog verder toe.
12.2	<i>Verkeersafwikkeling</i> 1 Indiener stelt vast dat in 2017 uitgebreide verkeersmaatregelen op het kruispunt N346 Rondweg West/ Larenseweg zijn uitgevoerd. Het rapport Verkenning verkeersstructuur Lochem Tracékeuzevergelijking N346 is van 16 mei 2014 en biedt geen juiste weergave van de bestaande situatie. 2 Indiener stelt dat de slechte verkeersafwikkeling bij het kruispunt N332 Rengersweg/ Kwinkweerd ook kan worden opgelost door deze op dezelfde wijze te verbeteren als het kruispunt N346 Rondweg West/ Larenseweg.	<i>Verkeersafwikkeling</i> 1 De in 2014 opgestelde tracékeuzevergelijking heeft niet als doel een weergave te zijn van de bestaande situatie. De tracékeuzevergelijking uit 2014 had als doel het vergelijken van de diverse tracés om te komen tot een voorkeursoplossing voor het oplossen van de problematiek rondom Lochem. 2 Het doel van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 is, onder meer, het realiseren van verbeterde en veilige doorstroming van het verkeer van de Achterhoek naar de A1. Dit doel kan niet bereikt worden met uitsluitend het aanpassen van het kruispunt N332 Rengersweg/Kwinkweerd.
12.3	<i>Reistijd</i> 1 Indiener constateert dat het Nulplusalternatief en Tussenalternatief maar een marginale reistijdwinst opleveren. Is de reistijdwinst berekend op grond van de bestaande Exelse brug met stoplichten of zonder stoplichten? 2 Indiener stelt vast dat de omgeving Lochem en Borculo beter bereikbaar zijn, maar niet de gehele achterhoek. Een groot gedeelte van de Achterhoek zal gebruik maken	<i>Reistijd</i> 1 Ten behoeve van de Tracévergelijking is een simulatie uitgevoerd om de reistijden van diverse alternatieven in beeld te brengen. Uit deze simulatie is gebleken dat grootschalige maatregelen rondom Lochem noodzakelijk zijn om de toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen. Zonder maatregelen loopt het verkeer in de toekomst vast. Dit bleek ook uit de simulatie van het alternatief 'centrummaatregelen'. Uit de uitkomsten van de simulatie blijkt dat het voorliggende inpassingsplan leidt tot een verbetering van de reistijd op de N346 Schakel Achterhoek-A1.

	van de Nieuwe Twenteroute, de N18. 3 De rondweg heeft een Geldersgebied OntsluitingsWeg-Voorkeur, welke ingericht wordt voor 80 km/uur. Indiener stelt dat dit niet realiseerbaar is voor vrachtverkeer, gelet op de vele stoplichten.	2 Het Regionaal Verkeersmodel Stedendriehoek laat zien dat de nieuwe weg ervoor zorgt dat een groot gebied beter bereikbaar wordt. De Nieuwe Twenteroute (N18) bedient een andere relatie (Twente-Achterhoek) dan de N346 Schakel Achterhoek – A1 (Achterhoek - A1/Stedendriehoek). 3 In het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) is de N346 Schakel Achterhoek–A1 aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). In dit functioneel kader is per wegfunctie een drempelwaarde voor de kwaliteit van de doorstroming bepaald. Voor een gebiedsontsluitingsweg van 80 km/uur geldt een gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 55 km/uur in de ochtend- en avondspits. Elementen als verkeerslichten kunnen ervoor zorgen dat er niet altijd 80 km/uur gereden kan worden op alle delen van het tracé. Het ontwerp moet qua wegprofiel en uitlijning geschikt zijn om veilig met de maximum geldende snelheid te kunnen rijden.
12.4	<i>Robuustheid</i> Indiener stelt dat met het Tussenalternatief en het Nulplusalternatief het probleem van het verkeer verplaatst wordt naar de Rondweg West en het kruispunt met de Larenseweg.	<i>Robuustheid</i> Uit het verkeersmodel is gebleken dat met het tussenalternatief de verkeersintensiteit op de doorgaande routes door Lochem het meest afneemt. Een effect is dat de Larenseweg zwaarder wordt belast. Om op het kruispunt N346 Rondweg-West/Larenseweg een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te garanderen, is in het tussenalternatief capaciteitsuitbreiding van dit kruispunt opgenomen. Vooruitlopend op het aanleggen van N346 Schakel Achterhoek-A1 is deze capaciteitsuitbreiding reeds in 2017 gerealiseerd.
12.5	<i>Ecologie</i> Gesteld wordt dat de verkeersintensiteit op de Kwinkweerd toeneemt. In de Nulplus en Tussen vindt vernietiging alsmede verstoring van een aantal roeknesten plaats. Indiener kan de redenering niet volgen. Er kan ook gekozen worden voor de aanleg van een tunnel onder het Twentekanaal in plaats van een schuine brug. Een tunnel zal de verstoring van de roeken nog verder beperken.	<i>Ecologie</i> Indiener stelt terecht vast dat verstoring van de roeken en hun nesten plaats zal vinden als gevolg van de realisatie van het project N346 Schakel Achterhoek-A1. Dit blijkt ook uit het voor het inpassingsplan opgestelde ecologisch onderzoek (Ecologische beoordeling aanleg N346 Schakel Achterhoek-A1, Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, 29 september 2018). In dat kader worden dan ook compenserende maatregelen getroffen. Voor wat betreft het overwegen van een tunnel als alternatief, verwijzen we indiener naar onze beantwoording van onderdeel 12.1 van deze zienswijze.

12.6	<i>Kosten en uitvoerbaarheid</i> Gesteld wordt dat de kosten voor het Nulplusalternatief 55 miljoen euro en het Tussenalternatief 51 miljoen euro bedragen. Indiener is van mening dat de kosten tussen de verschillende alternatieven niet juist in beeld zijn gebracht. De kosten voor de Autonome situatie met centrummaatregelen zijn niet begroot. Bovendien zijn de kosten vermeld in een rapport van 2014. Provinciale Staten moet nog besluiten over een aanvullend krediet. De kosten zijn niet juist weergegeven.	<i>Kosten en uitvoerbaarheid</i> De zienswijze van indieners is gebaseerd op verouderde informatie. Er is, zoals vermeld in paragraaf 6.2.2 van het (ontwerp-) inpassingsplan, een nieuwe raming voor het project N346 Schakel Achterhoek-A1 beschikbaar die uitkomt op een benodigd budget van ongeveer 85 miljoen euro. In dat bedrag zijn ook de kosten meegenomen van indexatie. Provinciale Staten hebben hierover besloten in de Voorjaarsnota van 2018 (PS2018-308).
12.7	<i>Optimalisatie Tussenalternatief</i> Indiener stelt dat de nut en noodzaak van de rondweg niet is aangetoond. De verkeerscapaciteit zal afnemen, aangezien de Achterhoek met een enorme bevolkingskrimp te kampen heeft. Daarnaast neemt het thuiswerken toe.	<i>Optimalisatie Tussenalternatief</i> In het (ontwerp-)inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is voldoende aandacht besteed aan nut en noodzaak. Ook in paragraaf 1.1.1. van deze nota is nog een keer aangegeven waarom de N346 Schakel Achterhoek-A1 moet worden gerealiseerd. Bevolkingskrimp en thuiswerken zijn ontwikkelingen die mogelijk een effect kunnen hebben op de mobiliteitsbehoefte. Er zijn echter ook tegengestelde ontwikkelingen die een toename van de mobiliteitsbehoefte tot gevolg hebben, zoals de concentratie van voorzieningen en het bundelen van verkeer op wegen die daarvoor zijn ingericht. Het Regionaal Verkeersmodel Stedendriehoek laat voor dit tracé een groei van de hoeveelheid verkeer zien. In dit verkeersmodel is rekening gehouden met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio en ons land.
12.8	<i>Nut en noodzaak</i> Indiener geeft aan dat de nut en noodzaak van de rondweg niet is aangetoond. De Achterhoek heeft namelijk te maken met een bevolkingskrimp, daarnaast is er sprake van vergrijzing in het gebied en vestigen jongeren zich vooral in de randstad. Bovendien neemt thuiswerken toe.	<i>Nut en noodzaak</i> Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze verwijzen wij naar onze reactie bij onderdeel 12.7 van deze zienswijze.
12.9	<i>Geluid</i> Ten aanzien van de geluidseffecten is ten aanzien van de worst case benadering ten onrechte de dempende werking van stil asfalt betrokken. Er is namelijk geen waarborg getroffen dat daadwerkelijk stil asfalt wordt toegepast.	<i>Geluid</i> Om de N346 Schakel Achterhoek-A1 te kunnen realiseren is een (beperkt aantal) hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï nodig. Bij de vaststelling van het hogere waardenbesluit is/wordt vastgelegd dat geluid reducerend asfalt verplicht is op daartoe beschreven gedeelten van het tracé. In de regels van het inpassingsplan zal ook worden opgenomen dat voldaan dient te worden aan de eisen die door (of op basis van) de Wet geluidhinder worden

		gesteld. Daarmee is het tegengaan van geluidhinder voldoende gewaarborgd.
12.10	<i>Milieueffectrapportage</i> Aan het ontwerp-inpassingsplan is ten onrechte geen milieueffectrapportage ten grondslag gelegd.	<i>Milieueffectrapportage</i> De vormvrije-m.e.r.-beoordeling is al met het voorontwerp inpassingsplan ter inzage gelegd. Uit de vormvrije-m.e.r.-beoordeling volgt de conclusie dat er voor het project geen sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. In paragraaf 4.1 van de toelichting bij het (ontwerp-)inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is onderbouwd dat er, in het licht van de ontwikkeling van het project sinds het voorontwerp inpassingsplan, geen aanleiding is voor een andere conclusie. op de m.e.r.-(beoordelings)plicht.
12.11	<i>Ecologie</i> Er zal sprake zal zijn van een negatief effect op de instandhoudingsdoelen indien het Tussenalternatief wordt uitgevoerd.	<i>Ecologie</i> Instandhoudingsdoelen zijn bepaald voor de Natura 2000-gebieden. In het ecologisch onderzoek (Ecologische beoordeling aanleg Schakel Achterhoek-A1. A&W-rapport 2012. Altenburg & Wymenga, 29 september 2018), is hieraan aandacht besteed en beoordeeld dat het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied Stelkampsveld is. Wat betreft stikstofdepositie wijst de uitgevoerde beoordeling (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Beoordeling stikstofdepositie (RHDHV, 1 oktober 2018)) uit dat het plan op grond van het wettelijke Programma Aanpak Stof (PAS) niet tot relevante negatieve effecten leidt. Op grond van het PAS is uitgesloten dat er sprake is van gevolgen door stikstofdepositie die, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het betreffende Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen.
12.12	<i>Uitzicht</i> Indiener stelt dat indien wordt gekozen voor de a-ha-oplossing zal het uitzicht minder storend zijn.	<i>Uitzicht</i> Met de 'a-ha'-oplossing wordt bedoeld op een verdiepte ligging van de weg (zie notitie 'Lochem N346 Advies ruimtelijke kwaliteit geluidafschermende maatregelen', Gelders Genootschap, 26 februari 2018). Een verdiepte ligging van een weg wordt in enkele gevallen toegepast op landgoederen. Door de nieuwe weg lager te realiseren dan de huidige Goorsegeweg wordt de nieuwe weg voor de woningen aan de noordkant iets uit het zicht onttrokken. Dat kan een positief effect hebben voor de beleving van de woningen aan de noordkant van de weg. Voor woningen aan de zuidkant van de weg heeft dit geen (positief) effect op het uitzicht.

		Het verlagen van de hoofdrijbaan ten opzichte van de huidige Goorsegweg betekent dat er grond afgegraven moet worden. Dit heeft een negatief effect op de bestaande waardevolle bomenlaan tussen de Goorsegweg en nieuwe provinciale weg. Om dit negatieve effect te voorkomen zou de afstand van een nieuwe verlaagde provinciale weg tot deze bomenlaan vergroot moeten worden. Dit zou betekenen dat er meer ruimte nodig is aan de zuidzijde van de nieuwe provinciale weg en deze dichter naar de woningen aan de zuidkant van de Goorsegweg komen. Dit (belevings)aspect doet het eerdergenoemde positieve effect teniet.
12.13	<i>Stikstofdepositie</i> Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State d.d. 9 maart 2018 blijkt dat de buffer in het PAS van 40% op bepaalde plaatsen in een aantal natuurgebieden niet of niet meer volledig aanwezig is. Zolang het PAS niet is aangepast kan niet worden uitgesloten dat de toename van stikstofdepositie nadelige of onomkeerbare gevolgen voor de natuurwaarden zal hebben. Nu de stikstofdepositie berekend is met het binnen het PAS erkende rekenmodel AERIUS, is het rapport niet op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen, hetgeen leidt tot schade aan het Natura 2000 gebied 'Stelkampsveld'. Gesteld wordt dat de afstand van de nieuwe weg tot Stelkampsveld 5,5 km bedraagt. Bij het digitaal nameten van de afstand komt indiener uit op een afstand van 4,5 km. De nieuwe weg zal consequenties hebben voor het Natura 2000 gebied Stelkampsveld.	<i>Stikstofdepositie</i> In paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is ingegaan op de vraag of de nieuwe weg tot significante versturende effecten kan leiden op stikstofgevoelige habitattypen in omliggende Natura 2000-gebieden (zie in dat kader bovendien het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Beoordeling stikstofdepositie (RHDHV, 1 oktober 2018)). Het projecteffect is getoetst aan de drempelwaarde (0,05 mol N/ha/jaar) conform het PAS, die opgenomen is in de Wet natuurbescherming (Wnb). Het projecteffect van de N346 Schakel Achterhoek-A1 in Lochem is lager dan de drempelwaarde voor stikstofdepositie uit het PAS. Dit betekent dat er binnen de programma-aanpak van het PAS geen sprake is van significant versturende effecten wat betreft stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Er geldt daarom wat betreft stikstofdepositie geen meld- of vergunningplicht. Stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het realiseren van het project N346 Schakel Achterhoek-A1.
12.14	<i>Landschappelijke inpassing</i> De aanleg van de rondweg heeft substantiële effecten voor het landschap ter plaatse. De weg doorsnijdt verschillende landschapszones met elk eigen karakteristieken. Ten onrechte is nagelaten een landschappelijke inpassing per zone op te stellen.	<i>Landschappelijke inpassing</i> Met de aanleg van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 worden geen landschappelijke waarden aangetast aangezien de weg in hoofdzaak is geprojecteerd op de huidige infrastructuur. De weg ligt tegen het Nationaal Landschap De Graafschap aan. Door de huidige Goorsegweg in te richten als parallelweg en de hoofdrijbaan van de nieuwe provinciale weg aan de zuidkant daarvan te leggen blijft de landschappelijk waardevolle eikenlaan grotendeels behouden. Daarnaast werken wij een landschapsplan uit voor de Goorsegweg. Binnen de verkeersbestemming is voldoende ruimte voor landschappelijke inpassing door middel van bomen, hagen of andere groenstructuren.

12.15	<i>Kosten</i> In het ontwerp inpassingsplan wordt onvoldoende inzicht geboden in de drie alternatieven en de kostenraming. Dat betreft ook de kostenraming van de autonome ontwikkeling met centrummaatregelen. Indiener verzoekt de kostenraming van het Vierde alternatief te onderzoeken. Kosten voor grondaankoop zijn ook niet duidelijk. Het kostenverschil tussen het aanleggen van een brug over het Streekterrein en het vervangen van de huidige brug ontbreekt.	<i>Kosten</i> Volgens artikel 3.6.1. Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting bij het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 de inzichten te bevatten over de uitvoerbaarheid van het plan. In dat kader verwijzen wij naar paragraaf 6.2.2 van de toelichting bij het inpassingsplan, waar in wordt gegaan op de kostenraming voor het project N346 Schakel Achterhoek-A1. In de actuele kostenramingen voor het project N346 schakel Achterhoek-A1 is een inschatting gemaakt van de kosten voor alle benodigde gronden om de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 aan te kunnen leggen.
12.16	<i>Verharding buitengebied</i> De verschillende parallelwegen die samenhangen met het Tussenalternatief leiden tot veel verharding zowel binnen als buitenstedelijk. Indiener stelt dat dit voor het milieu een aantal nadelige effecten heeft.	<i>Verharding buitengebied</i> Het project N346 Schakel Achterhoek-A1 resulteert in meer verharding van het grondoppervlak, waardoor (overtollig) water minder kans heeft om op efficiënte wijze te worden afgevoerd. Het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Watertoets (RHDHV, 1 oktober 2018) gaat in op de problematiek van het toevoegen van verhard oppervlak en geeft inzicht in de maatregelen die met de realisatie van het project N346 Schakel Achterhoek-A1 worden genomen om deze problematiek te mitigeren. Binnen de verkeersbestemming is voldoende ruimte om maatregelen voor de compensatie van de toename van verhard oppervlak te nemen. Waterschap Rijn en IJssel heeft ingestemd met de hiervoor genoemde Watertoets.
12.17	<i>Probleemanalyse</i> Indiener gaat in op de knelpunten opgenomen op pagina 5 van de Tracékeuzenotitie N346 Lochem van 27 mei 2014: 1 het knelpunt kruispunt Larenseweg – Rondweg West N332 is al uitgevoerd; 2 de toerit van en naar Intratuin had al veel eerder opgelost kunnen worden door voorsoortevakken aan te leggen; 3 verkeer vanuit de richting Ruurlo had eerder ontmoedigd kunnen worden door het dorp Barchem autoluw te maken; 4 de doorgaande verkeerstroom via de route Zutphenseweg – Graaf Ottoweg had eerder autoluw ingericht kunnen worden; 5 de Ampenseweg had ook autoluw gemaakt kunnen worden.	<i>Probleemanalyse</i> Indiener refereert aan de Tracékeuzenotitie uit 2014 om de overwegingen van de provincie ten aanzien van nut en noodzaak van de wegaanpassing te achterhalen. Omdat deze notitie deel uitmaakt van het ontwerp inpassingsplan is dat begrijpelijk. De Tracékeuzenotitie is bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd, omdat deze inzicht geeft in de wijze waarop tot de keuze voor het tussenalternatief is gekomen. De Tracékeuzenotitie vormt echter niet langer de (inhoudelijke) basis voor de inzichten die tot de gemaakte programmatische, functionele en ruimtelijke keuzes voor het (ontwerp-) inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 hebben geleid. Inmiddels heeft bijvoorbeeld ook het Functioneel kader wegnnet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) een rol gespeeld bij het nader uitwerken van de ontwerp-kaders voor het inpassingsplan.

		Voor wat de verschillende in dit onderdeel van de zienswijze benoemde delen, is onze reactie als volgt. 1 indiener stelt terecht vast dat, vooruitlopend op het aanleggen van N346 Schakel Achterhoek-A1, het kruispunt N346 Rondweg-West / Larenseweg reeds in 2017 is gerealiseerd; 2 wij zijn van mening dat voorsorteervakken zonder verkeersregelininstallatie onvoldoende verbetering opleveren; 3 verkeer vanuit Ruurlo met bestemming A1 / Stedendriehoek zal bij het autoluw maken van Barchem nog steeds gebruik maken van de N825 en de N346. Deze route heeft, mede gelet op het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) de voorkeur boven de route via Vorden; 4/5 Er is al een vrachtwagenverbod ingesteld. Daarnaast blijven genoemde wegen ook toegangswegen voor de aanliggende stedelijke gebieden. De gemeente Lochem is verantwoordelijk voor de genoemde wegen. De Ampsenseweg is een gemeentelijke weg. Gemeente Lochem is hiervoor verantwoordelijk. De verkeersintensiteit is hier bovendien al laag.
<i>De zienswijze leidt het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder bij het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Verkeer' voor het doeleind 'wegen'.</i>		

2.13 Zienswijze 13

13	Zienswijze indiener 13 Datering documenten:	16 mei 2018
De indiener verzorgt onderhoud, beheer en aanleg van (snel)wegen en hoofdvaarwegen in Overijssel en Gelderland. De gronden van indiener maken gedeeltelijk onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
13.1	Gezien het tijdsbestek tussen de inbreng van uitgangspunten en randvoorwaarden en het uiteindelijke ontwerp, verzoekt indiener de onderwerpen die uit de KlantEisenSpecificatie (KES) bij het aanbestedingsdossier naar voren komen op actualiteit met indiener af te stemmen, voor zover deze relevant zijn voor de waterstaatkundige belangen. Ook verzoekt indiener om in dat geval aan te geven of en waar het voornemen bestaat om af te wijken van de door indiener ingebrachte adviezen.	Wij blijven in voortdurend overleg met de indiener over het actualiseren en afstemmen van de klanteisen die samenhangen met de waterstaatkundige belangen van indiener. Bovendien zal voor de bouw van de vaste brug over het Twentekanaal bij indiener een Waterwetvergunning worden aangevraagd.

13.2	In het inpassingsplan wordt het aspect externe veiligheid toegelicht. Er wordt in de conclusie alleen op de nieuw aan te leggen weg ingegaan. Het Twentekanaal is een route voor gevaarlijke stoffen en onderdeel van het Basisnet. Indiener verzoekt dit te benoemen en voor zover relevant een toelichting te geven op de algemene externe veiligheidssituatie ter plaatse.	Het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 voorziet niet in wijzigingen aan het Twentekanaal. Bovendien voorziet het niet in wijziging of toevoeging van voor externe veiligheid kwetsbare objecten. Het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 heeft daarmee geen gevolgen op het vlak van externe veiligheid in relatie tot het Twentekanaal. Het is daarom ook niet in het Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Toetsing externe veiligheid (RHDHV, 1 oktober 2018) meegenomen.
<i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.</i>		

2.14 Zienswijze 14

14	Zienswijze indiener 14 Datering documenten:	16 mei 2018
Indiener behartigt onder meer de (bedrijfsmatige) belangen van haar leden. De leden zijn bedrijven uit Lochem en omgeving. Uit de bij de zienswijze gevoegde bijlage, blijkt dat deze is medeondertekend door dertien bedrijven die gevestigd zijn aan de Kwinkweerd in Lochem.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
14.1	In het inpassingsplan is het tracé alleen op hoofdlijnen beschreven. Voor de bedrijven op de Kwinkweerd, is het daardoor uiterst onduidelijk en onzeker hoe de toegang tot ieders bedrijf eruit zal gaan zien.	Het is een welbewuste keuze om met het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 niet meteen een eindontwerp vast te leggen, maar enige ruimte te laten om bij de realisatie te komen tot een zo goed mogelijke inpassing van de N346 en gebruik te maken van de kennis van de opdrachtnemer op, onder meer, het gebied van innovatie. Ook wordt ernaar gestreefd de kennis en wensen van de omgeving zo veel mogelijk te gebruiken. Het inpassingsplan is daarom kade stellend beschreven. Met het stellen van kaders wordt geborgd dat de realisatie plaats kan vinden met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Ook bieden de kaders houvast voor de ontwerpprincipes die gehanteerd worden bij de realisatie. In paragraaf 2.3.1 van het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is beschreven welke functies binnen de planologische bestemming ‘Verkeer’ ingepast moeten worden. Vast staat dat alle bedrijven aan de Kwinkweerd aangesloten worden op een nieuw aan te leggen parallelweg langs de voorziene hoofdrijbaan van de provinciale N346. Alle in en uitritten van de bedrijven sluiten daarbij ook aan op de verkeersbestemming van het inpassingsplan, waardoor de aansluiting van de bedrijven op de parallelweg Kwinkweerd en verbeterde N346 kan worden gegarandeerd. De parallelweg van de Kwinkweerd wordt ingericht voor verkeer in beide richtingen en wordt op twee plaatsen

		voorzien van een aansluiting op de hoofdrijbaan. De aansluitingen zullen worden gerealiseerd bij het stationsgebied en ter hoogte van ForFarmers langs de Kwinkweerd in Lochem. Ook zal er ter hoogte van het Shell tankstation langs de Kwinkweerd nog een toegang vanaf de hoofdrijbaan worden aangelegd (maar geen uitgang). Met alle bedrijven die gevestigd zijn aan de Kwinkweerd zijn wij voortdurend in gesprek over de ontsluiting van hun bedrijf. De klanteisen die uit die gesprekken voortkomen, worden, voor zover redelijkerwijs mogelijk, dan wel noodzakelijk, opgenomen in de KlantEisenSpecificatie die onderdeel uit zal maken van de aanbesteding.
14.2	In dit inpassingsplan wordt verwezen naar twee stukken van Royal Haskoning DHV (9Y4042-102-101 en 9Y4042-102-101/N001/LSME/Nijm), d.d. 16 mei 2014, waarbij het ontwerp van de parallelweg aan de Kwinkweerd afwijkt van het ontwerp zoals dat nu voorligt in het inpassingsplan.	Indiener refereert aan de Tracékeuzenotitie uit 2014 om de overwegingen van de provincie ten aanzien van nut en noodzaak van de wegaanpassing te achterhalen. Omdat deze notitie deel uitmaakt van het ontwerp inpassingsplan is dat begrijpelijk. De Tracékeuzenotitie is bij het ontwerp inpassingsplan gevoegd, omdat deze inzicht geeft in de wijze waarop tot de keuze voor het tussenalternatief is gekomen. De Tracékeuzenotitie vormt echter niet langer de (inhoudelijke) basis voor de inzichten die tot de gemaakte programmatische, functionele en ruimtelijke keuzes voor het (ontwerp-) inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 hebben geleid. Inmiddels heeft bijvoorbeeld ook het Functioneel kader wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) een rol gespeeld bij het nader uitwerken van de ontwerp-kaders voor het inpassingsplan
14.3	Door de aanleg van een parallelweg verslechtert de bereikbaarheid van de bedrijven en woningen aan de Kwinkweerd. Via een drietal aansluitingen van de rondweg op de parallelweg vindt de ontsluiting plaats, waarbij één aansluiting alleen van de rondweg naar de parallelweg is. Bezoekers van de bedrijven zullen vaak extra kilometers moeten maken, waardoor Retail bedrijven en de beide tankstations klandizie zullen mislopen. Daarnaast zal er grond aangekocht moeten worden om dit te realiseren. Dit belemmert betreffende bedrijven in de bedrijfsvoering. Bovendien zullen de nieuwe aansluitingen van de bedrijven op de parallelweg consequenties hebben voor hun eigen terreininrichting, omdat de parallelweg	De toepassing van het Functioneel Kader Wegennet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) leidt onder andere tot het realiseren van een parallelweg ter hoogte van de Kwinkweerd. Met een parallelweg wordt het aantal directe aansluitingen op de hoofdrijbaan verminderd. Ook wordt de weg ontworpen met inachtneming van de landelijke ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Al deze ontwerp-kaders hebben als doel de veiligheid van de weg te verbeteren. De vrachtwagens die van en naar de bedrijven aan de Kwinkweerd gaan, zullen niet op de doorgaande hoofdrijbaan (80 km/uur) blijven, maar op de parallelweg (50 km/uur) gaan rijden. Voor de inrichting van de N346 Schakel Achterhoek-A1 en de wijze waarop de bereikbaarheid van bedrijven en woningen aan de Kwinkweerd wordt geborgd, wordt verwezen

	dichter tegen de erfgrans gaat aanlopen dan de huidige Kwinkweerd. Indiener is van mening dat de aanleg van een parallelweg niet leidt tot een betere doorstroming op de rondweg en niet tot meer veiligheid rond de Kwinkweerd. Wel leidt het plan tot: - een slechtere bereikbaarheid van alle bedrijven aan de Kwinkweerd; - een beperking van de bedrijfsvoering van een aantal bedrijven; - onveilige situaties voor voetgangers en fietsers; - veel hogere kosten voor de aanleg van de rondweg. Indiener suggereert te kiezen voor het aanbrengen van uitvoegstroken als het verkeer toeneemt en de maximale snelheid te beperken tot 60 of 70 km/uur.	naar de reactie bij onderdeel 14.1 van deze zienswijze. Daaruit kan worden vastgesteld dat bezoekers van bedrijven niet onevenredig veel om zullen hoeven te rijden, terwijl bovendien de veiligheid voor die bezoekers door het verminderen van de directe aansluitingen op de hoofdrijbaan van de N346 Schakel Achterhoek-A1 verbetert. Ook zullen de bedrijfslocaties zichtbaar én toegankelijk blijven voor alle soorten wegverkeer. Op enkele plekken is grond nodig van bedrijven voor de realisatie van het plan. Daarbij is er permanent aandacht om de huidige bedrijfsvoering niet te beperken, dan wel onnodig te beperken. Omdat het plan voor één van de bedrijven aan de Kwinkweerd wel een mogelijke aantasting van de toekomstige bedrijfsvoering met zich mee brengt, zijn wij daarover met dit bedrijf in overleg. Voor zover afzonderlijke bedrijven van oordeel zijn dat zij schade lijden als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1, kunnen deze na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden op: www.gelderland.nl/planschade. De mening dat sprake zal zijn van een onveilige situatie voor fietsers en voetgangers delen wij niet. Door de realisatie van de parallelwegen worden het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer gescheiden. Het bestemmingsverkeer kan daardoor afwikkelen op de gekozen parallelstructuren. Tussen de parallelweg en de bedrijven leggen we een voetpad aan. Fietsers op de rijbaan van de parallelweg is een veilige oplossing. Door de fietsstroken hebben fietsers een duidelijke plaats op de rijbaan en zijn zij goed zichtbaar voor andere weggebruikers. Ook voor bestuurders die een erf willen verlaten is dit veilig. Zij hoeven zich alleen te concentreren op verkeer op de parallelweg en niet ook op een apart fietspad. Een profiel met fietsers op de rijbaan is langs het gehele bedrijventerrein in te passen, waardoor een consistent wegbeeld ontstaat en ook dat draagt bij aan de verkeersveiligheid.
14.4	Indiener pleit voor handhaving van een separaat wandel- en fietspad. De veiligheid van wandelaars en fietsers mag niet ten koste gaan van de gesuggereerde snellere reistijd van het doorgaande verkeer.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar hetgeen daarover in onderdeel 14.3 van deze zienswijze is vermeld. Bovendien wordt nog opgemerkt dat de wegbeheerder door het nemen van verkeersbesluiten en -maatregelen nader

		regulerend op kan treden indien daar vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aanleiding toe bestaat.
14.5	Indiener vraagt aandacht voor de verruiming van de bestaande bocht Kwinkweerd – Stationsweg. Deze bocht is te krap, waardoor onveilige situaties ontstaan en het verkeer minder snel door stroomt.	Bij realisatie van de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 komt de bocht Kwinkweerd/Stationsweg te vervallen en gaat het verkeer rechtdoor, langs het station, naar de nieuwe brug over het Twentekanaal.
14.6	Indiener vraagt aandacht voor de huidige brug over het Twentekanaal. De huidige verkeerslichteninstallatie voor de maximale belasting zorgt voor veel vertraging.	De huidige brug is in beheer van Rijkswaterstaat en de gemeente Lochem beheert het wegdek en de verkeersinstallatie. Bij realisatie van de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 wordt de huidige brug gebruikt door fietsers en voetgangers. Gemotoriseerd verkeer gaat gebruik maken van de nieuwe brug over het Twentekanaal.
<i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.</i>		

2.15 Zienswijze 15

15	Zienswijze indiener 15 Datering documenten:	16 mei 2018
Indiener stelt ruim 300 gezinnen in Exel en omgeving te vertegenwoordigen . Zij behartigt het belang van een doelmatige ontsluiting van Exel en daarbij een veilige ontsluiting van de ontsluitingswegen Ampsenseweg en de Grote Drijfweg op de nieuw aan te leggen N346 Schakel Achterhoek-A1 in Lochem.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
15.1	De technische haalbaarheid van de verkeersoplossing van een goede ontsluiting van Exel en daarbij een veilige aansluiting van de ontsluitingswegen Ampsenseweg en de Grote Drijfweg op de nieuw aan te leggen Rondweg N346 in Lochem is in het ontwerp inpassingsplan niet aangetoond. Ook voorziet het ontwerp inpassingsplan niet in een goede verbinding voor fietsers tussen Exel en Lochem. Dat de veiligheidsoplossing geheel gaat afhangen van de plannen van de aannemer in de aanbestedingsprocedure, verhoogt bij indiener de zorgen. De stukken voor de beoordeling van de biedingen van de aanbesteding maken geen onderdeel uit van de stukken. Indiener stelt dat vooralsnog de goedkoopste oplossing de veiligheid op de aansluiting gaat bepalen.	Het is een welbewuste keuze om met het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 niet meteen een eindontwerp vast te leggen, maar enige ruimte te laten om bij de realisatie te komen tot een zo goed mogelijke inpassing van de N346 en gebruik te maken van de kennis van de opdrachtnemer op, onder meer, het gebied van innovatie. Ook wordt ernaar gestreefd de kennis en wensen van de omgeving zo veel mogelijk te gebruiken. Het inpassingsplan is daarom kader stellend beschreven. Met het stellen van kaders wordt wel geborgd dat de realisatie plaats kan vinden met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Ook bieden de kaders houvast voor de ontwerpprincipes die gehanteerd worden bij de realisatie. De kaders zijn ook beschreven in de toelichting, paragraaf 2.3.1. van het inpassingsplan, waarin ook de aansluiting op de Ampsenseweg is benoemd. Het project wordt aanbesteed met behulp van een zogenaamde geïntegreerde contractvorm. Naast de functionele, programmatische en ruimtelijke kaders worden in het aanbestedingsdossier nadere randvoorwaarden en eisen opgenomen. Deze zullen zowel op de

		tijdelijke als op de eindsituatie gericht zijn. Daarvoor zal gebruik worden gemaakt van een KlantEisenSpecificatie (KES) waarin de eerder in het proces opgehaalde eisen en wensen zijn opgenomen. Het is vervolgens aan de marktpartij(en) om als eindproduct van het aanbestedingsdossier, passend binnen dit totaalpakket van randvoorwaarden en eisen, te komen tot de meest optimale oplossing. Op deze wijze is geborgd dat alle noodzakelijke eisen vanuit de planvorming meegaan naar het ontwerp en de uitvoering en dat, daar waar mogelijk, wensen kunnen leiden tot een optimale inpassing van het project in zijn omgeving.
15.2	De rechtszekerheid van de bewoners van Exel en omgeving is onvoldoende geborgd. Het plan (toelichting, regels en verbeelding) geeft geen enkele garantie dat op een acceptabele manier met de belangen van de inwoners van Exel en omstreken wordt omgegaan. Tegen de oplossing die uit aanbestedingsprocedure komt, is geen enkel beroep meer mogelijk.	De regels en de verbeelding van het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 bevatten de kaders voor het wegontwerp. Het inpassingsplan vormt de planologisch-juridische basis voor het project. Het project moet leiden tot verbetering van de regionale bereikbaarheid, verbetering van de verkeersveiligheid op het regionale wegennet en tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie dicteert het wegontwerp en de -inrichting niet. In plaats daarvan kiest zij ervoor de markt uit te dagen om aan de hand van een programma van eisen tot innovatieve en optimale oplossingen te komen voor de projectdoelen. De veilige aansluiting van Exel en omgeving via de Ampsenseweg en de Grote Drijfweg voor zowel autoverkeer als langzaam verkeer maakt onderdeel uit van de opgave (zoals beschreven in paragraaf 2.3.1. van de toelichting bij het inpassingsplan. De provincie blijft in overleg met de belangenvereniging om de belangen van de bewoners te betrekken in de verder uitwerking.
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.		

2.16 Zienswijze 16

16	Zienswijze indiener 16	
	Datering documenten:	2018
Indiener is netbeheerder en tevens eigenaar van een gasdrukmeet- en regelstation nabij de Kwinkweerd 10 ^E in Lochem.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
16.1	Het gasdrukmeet- en regelstation nabij de Kwinkweerd 10E te Lochem is een type B inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Gelet op de ruimtelijke uitstraling van het station, zie de veiligheidsafstanden in artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit die gelden	Tot de bestemming ‘Verkeer’ behoren onder andere nutsvoorzieningen. Hieronder valt ook het gasdrukmeet- en regelstation nabij de Kwinkweerd 10E in Lochem. Ook in het geldende bestemmingsplan van de gemeente Lochem heeft het nutsstation geen functieaanduiding ‘nutsvoorziening’. Omdat wij

	voor een kaststation, verzoekt indiener het station te koppelen aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' op de verbeelding en de daarbij behorende veiligheidscontour (Activiteitenbesluit - zone). Door deze wijze van bestemmen is de aanwezigheid van een gasdrukmeet- en regelstation voor derden zichtbaar en wordt beter geborgd dat de veiligheidsafstanden ten opzichte van respectievelijk kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten nu en in de toekomst in acht worden genomen.	met alle leidingbeheerders, waaronder ook Liander, in overleg zijn over het verleggen van de kabels- en leidingen en het zo nodig verplaatsen van kaststations, vinden wij het niet doelmatig om nu een specifieke locatie op de verbeelding te markeren als 'nutsvoorziening'.
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit of de daaraan ten grondslag liggende stukken.		

2.17 Zienswijze 17

17	Zienswijze indiener 17 Datering documenten:	16 mei 2018
Indieners zijn woonachtig aan de Goorseweg in Lochem. De gronden van indieners maken geen onderdeel uit van het inpassingsplan.		
Onderdeel	Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
17.1	<i>Uitzicht</i> Indieners stellen dat de nieuwe provinciale weg ter hoogte van het terrein van Streekbeton omhoog loopt richting het Twentekanaal. Ook is op korte afstand van indieners een kruising (of rotonde) voorzien van waar het verkeer richting centrum afbuigt en waar de parallelweg op aansluit. Deze beoogde wegreconstructie zal ertoe leiden dat zowel de Goorseweg als de nieuwe provinciale weg aanzienlijk hoger komen te liggen dan nu het geval is, waardoor indieners straks tegen een talud aan kijken en hun uitzicht ernstig zal worden belemmerd.	<i>Uitzicht</i> De indieners stellen terecht vast dat de nieuwe situatie een verandering in uitzicht met zich mee brengt. Wij begrijpen dat indieners dit persoonlijk als een negatief effect beschouwen. Het aan de eisen van de tijd aanpassen van de verbinding en het oplossen van de bestaande problemen vormen een zwaarwegend maatschappelijk belang. Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om dit belang af te wegen tegen de belangen van anderen en de bijbehorende effecten zorgvuldig te beschouwen. De achteruitgang van individuele (woon)belangen kan daarbij niet altijd worden voorkomen. Ten oosten van de woningen van indieners wordt de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 met een brug over het Twentekanaal aangelegd. Deze wordt aan de zuidzijde aangesloten op de bestaande Goorseweg. De exacte hoogte van de brug, de toeleidende weg en de huidige Goorseweg is nog niet bekend. De hoogte van de brug zal in ieder geval voldoende hoog moeten zijn om de scheepvaart op het Twentekanaal mogelijk te maken. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat het nu geldende bestemmingsplan binnen de verkeersbestemming al een bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot 3 meter toegestaan is en dat er volgens de bedrijfsbestemming aan de noordkant van de

		Goorseweg op dit moment bouwhoogtes mogelijk zijn van 15 meter. Wanneer indieners als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 schade lijden, dan kunnen de indieners na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden op: www.gelderland.nl/planschade.
17.2	<i>Verkeersveiligheid</i> Eén van de indieners exploiteert een agrarisch bedrijf. In het kader van zijn bedrijfsactiviteiten zal het veetransport (trailers) straks over een smallere weg moeten plaatsvinden, hetgeen de verkeersveiligheid zeker niet ten goede zal komen. Te meer nu de weg ook nog eens aanzienlijk hoger komt te liggen. Ook het zicht vanuit de uitrit wordt daarmee slechter. Verder vrezen indieners dat deze ontsluitingsweg als sluipverkeersroute gebruikt gaat worden. Eén en ander zal leiden tot een onaanvaardbare situatie ter plaatse.	<i>Verkeersveiligheid</i> De nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 vormt een belangrijke schakel in het netwerk van provinciale wegen die de stedendriehoek bij de A1 verbindt met de Achterhoek. In het Functioneel kader wegnnet Gelderland; Wegennetvisie (17 mei 2017) is de verbinding aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg (ontwerpprincipe GOW-voorkeur). Dit kader wordt hier toegepast en leidt onder andere tot het realiseren van parallelwegen ter hoogte van de Goorseweg, om zo het aantal directe aansluitingen op de hoofdrijbaan te verminderen. Daarmee is de veiligheid gediend. Ook wordt de weg ontworpen met inachtneming van de landelijke ontwerprichtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Al deze ontwerpkaders hebben als doel de veiligheid van de weg te verbeteren. Het met de bedrijfsvoering van indiener samenhangend veetransport kan naar onze mening ook in de toekomst worden voortgezet. Omdat de zuidelijk gelegen parallelweg aan de Goorseweg aan de kant van het kruispunt Goorseweg (N346)/Nettelhorsterweg (N825) geen aansluiting naar de hoofdrijbaan van de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 krijgt, is de vrees voor sluipverkeer niet gegrond.
17.3	<i>Geluidsoverlast</i> De nieuwe weg wordt ontworpen voor 80 km/uur om de doorstroming te verbeteren. Daar waar het verkeer op de kruising richting het centrum afbuigt, is geen sprake van doorstroming, maar van afremmend en optrekkend (vracht)verkeer. Indieners vrezen daarbij ernstige geluidsoverlast. Indieners geven aan dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met extra geluid als gevolg van de aanwezigheid van een verkeerslichtinstallatie of kruising en/of rotonde. Ook de hoogte van de weg zal de overlast doen toenemen. Verder vrezen indieners voor	<i>Geluidsoverlast</i> In het akoestisch onderzoek (Rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, RHDHV, 1 oktober 2018) is uitgegaan van de toename van (vracht)verkeer, een snelheid van 80 km/uur voor de provinciale hoofdrijbaan en is, overeenkomstig de voorschriften van de Wet geluidhinder, voor het remmend en optrekkend verkeer bij kruispunten een kruispuntcorrectie toegepast. Indieners hebben terecht gewezen op het ontbreken van een woning in het akoestisch onderzoek. Dit wordt in het akoestisch onderzoek bij het vast te stellen definitieve inpassingsplan hersteld. Ook is inmiddels een (ontwerp-) besluit hogere grenswaarde voor wegverkeerslawaaï voor de ontbrekende woning

toenemend geluidoverlast, omdat al het vrachtverkeer over de nieuwe weg en voor hun percelen langs komt. In het akoestisch rapport wordt verwezen naar deze verdeling in bijlage 6, maar deze bijlage ontbreekt. Meer in het bijzonder ontbreekt in het akoestisch onderzoek van de woning van indieneer op nummer 20a, terwijl deze woning in het onderzoek wel had moeten worden meegenomen. Indieners vinden dat de provincie bij het verlenen van de hogere waarde meer maatregelen moet nemen om het geluidniveau zo laag mogelijk uit te laten komen. Indieners doen daarbij de suggestie dat de verhoogde weg kan worden voorzien van een gesloten valbeveiliging (metalen frame met glas), wat een verbetering zou zijn voor de woningen. De verschoven Goorseweg ter hoogte van de woningen van indieners moet voorzien worden van geluidsarm asfalt.	genomen, waardoor het voor indieners mogelijk is een zienswijze in te dienen. De woningen van indieners behoren tot de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor geluid ten gevolge van de nieuwe weg. Met het beoogde geluid reducerende asfalt op delen van het tracé kan de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet worden weggenomen. Daarom is de effectiviteit en financiële doelmatigheid van geluidschermen in beeld gebracht. Vanwege verkeersveiligheid (goed zicht op het kruispunt) kunnen schermen niet dichtbij de kruising Goorseweg(N346)/Nettelhorsterweg (N825) geplaatst worden. Op het kruispunt zelf is ook geen scherm mogelijk. De nieuwe provinciale weg krijgt geluid reducerend asfalt vanaf het kruispunt met de Goorseweg tot vlak voor het kruispunt met de Nettelhorsterweg. Op de kruispunten zelf is het toepassen van geluid reducerend asfalt niet mogelijk omdat deze soorten asfalt erg gevoelig zijn voor vroegtijdige schade door de krachten van wringende (vrachtwagen)banden. Voor de woningen aan de Goorseweg 20 en 20A zijn ten gevolge van de aanleg van de nieuwe N346 Schakel Achterhoek-A1 hogere grenswaarden vastgesteld van respectievelijk 53 dB en 52 dB. Bij de vaststelling van het hogere waardenbesluit is/wordt vastgelegd dat geluid reducerend asfalt verplicht is op daartoe beschreven gedeelten van het tracé. In de regels van het inpassingsplan zal ook worden opgenomen dat de toepassing van geluid reducerend asfalt op die delen die daarvoor in aanmerking komen een voorwaardelijke verplichting is voor ingebruikname van de weg. Daarmee is de toepassing voldoende gewaarborgd. De Wet geluidhinder stelt dat als gevolg van de reconstructie van een weg, voor woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, mag, de geluidsbelasting binnen in de woning, bij gesloten ramen, ten hoogste 33 dB L_{den} mag bedragen. De ruimtes waarvoor deze waarde geldt zijn de woonkamer, slaapkamers en keukens die groter zijn dan 11 m². De basis voor die berekening is de toekomstige situatie in 2034 ten opzichte van de huidige situatie. Indien het geluidsniveau binnen in de woning niet blijkt te voldoen aan 33 dB L_{den} worden maatregelen getroffen om die waarde te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, de vervanging van de beglazing,
---	--

		het aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen (mechanische ventilatie). Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. De maatregelen worden aangeboden, maar er is geen verplichting om deze te accepteren.
17.4	<i>Luchtkwaliteit</i> De luchtkwaliteit ter plaatse verslechtert aanzienlijk vanwege het afremmend en optrekkend (vracht)verkeer en de toename van met name het vrachtverkeer. Dit is door provincie onvoldoende in kaart gebracht.	<i>Luchtkwaliteit</i> De effecten voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht en getoetst aan de relevante wet- en regelgeving. De uitkomsten daarvan zijn vastgelegd in het rapport N346 Schakel Achterhoek-A1; Toetsing luchtkwaliteit N346 Schakel Achterhoek-A1 (RHDHV, 1 oktober 2018) uitgevoerd, die als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is opgenomen. De toetsing toont aan dat er geen onaanvaardbare overschrijdingen plaatsvinden.
17.5	<i>Lichthinder</i> Indieners vrezen lichthinder vanwege de toegestane openbare verlichting en doordat het verkeer dat via de hoger gelegen nieuwe weg afbuigt richting Lochem zorgt voor lichtinval in hun woningen. Hetzelfde geldt voor het verkeer dat via de westzijde de parallelweg oprijdt. Hierdoor zullen indieners onevenredig nadeel ondervinden. Indieners stellen dat dit onvoldoende is onderzocht.	<i>Lichthinder</i> Wij hebben begrip voor de zorg van indieners over lichtinval van koplampen van gemotoriseerd verkeer. Het voorkomen van lichthinder als gevolg van de verbetering van de N346 krijgt in het ontwerpproces voldoende aandacht. De bestemming 'Verkeer' in dit inpassingsplan biedt daarvoor ook ruimte, omdat het binnen die bestemming mogelijk is om maatregelen tegen eventuele lichtinval van koplampen te nemen. De zorg van indieners over overlast van licht van openbare verlichting delen wij overigens niet. Ook op dit moment staat aan de Goorseweg ter hoogte van de woningen openbare verlichting. Openbare verlichting wordt naar beneden gericht waardoor naar onze mening geen sprake is van overlast. Indien aan de hand van het definitief ontwerp van de verbeterde N346 blijkt dat lichthinder als gevolg van inschijnende koplampen toch nog waarschijnlijk is voor de woningen van indieners, gaan wij hierover met indieners in overleg om de hinder te voorkomen. Het inpassingsplan voorziet echter nog niet in het definitieve ontwerp dat gerealiseerd zal gaan worden, maar legt alleen de bestemmingen vast en de regels die daarbij horen.
17.6	<i>Aantasting natuur</i> De aanleg van het tracé op de Goorseweg leidt tot een verlies van een strook GO met een oppervlak van 3,4 ha (en niet 0,34 ha zoals in de toelichting is aangegeven). Er wordt aangegeven dat dit verlies door de provincie zal worden gecompenseerd	<i>Aantasting natuur</i> In de afgelopen jaren is door ecologen herhaald onderzoek gedaan rond het tracé voor de N346 Schakel Achterhoek-A1. Onder meer door Eelerwoude. Het meest recente onderzoek is in het kader van het ontwerp-inpassingsplan uitgevoerd door Altenburg & Wymenga (Ecologische beoordeling aanleg Schakel

	door de ecologische kernkwaliteiten van het GNN en de GO in de omgeving van de rondweg te verbeteren. E.e.a. zal door middel van een Ecologisch inpassingsplan, zo wordt aangegeven, worden vastgelegd. Dit ecologisch inpassingsplan is niet vastgesteld, waardoor de natuurcompensatie onvoldoende is gewaarborgd. Bij de beschermde soorten wordt verwezen naar onderzoeken van Eelerwoude uit 2014. Als gevolg van de sinds januari 2017 geldende Wet natuurbescherming zijn er meer nieuwe soorten planten en dieren beschermd. Daarnaast is onvoldoende onderzoek gedaan. Op dit punt is het plan niet zorgvuldig voorbereid.	Achterhoek-A1. A&W-rapport 2012. Altenburg & Wymenga, 29 september 2018). In dit onderzoek zijn de meest recente inzichten over de Wet natuurbescherming meegenomen. Bij de realisatie van de N346 Schakel Achterhoek-A1 worden gronden die behoren tot de zogeheten Groene Ontwikkelingszone (GO) en het Gelders Natuur Netwerk (GNN) aangetast. Op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 was nog niet geheel duidelijk hoe deze beschermde gebieden zouden worden gecompenseerd. Inmiddels is duidelijk hoe de compensatie voor GNN en GO plaats kan vinden. GO zal worden gecompenseerd door het verbeteren van de kernwaarden en GNN zal worden gecompenseerd op het landgoed Ampsen. Het ecologisch rapport dat bij het definitieve inpassingsplan zal worden gevoegd, bevat de uitwerking van de maatregelen waarmee het verlies aan GO en GNN wordt gecompenseerd.
17.7	<i>M.e.r. (beoordelings)-plicht</i> Er is nagelaten om in het kader van een actuele vormvrije m.e.r.-beoordeling na te gaan of kan worden uitgesloten dat de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Weliswaar wordt verwezen naar een vormvrije m.e.r.-beoordeling van januari 2014, maar deze kan niet (meer) actueel worden genoemd en maakt ook geen onderdeel uit van dit ontwerp-inpassingsplan.	<i>M.e.r.-(beoordelings)plicht</i> De vormvrije-m.e.r.-beoordeling is al met het voorontwerp inpassingsplan ter inzage gelegd. Uit de vormvrije-m.e.r.-beoordeling volgt de conclusie dat er voor het project geen sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. In paragraaf 4.1 van de toelichting bij het (ontwerp-)inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 is onderbouwd dat er, in het licht van de ontwikkeling van het project sinds het voorontwerp inpassingsplan, geen aanleiding is voor een andere conclusie. op de m.e.r.-(beoordelings)plicht.
17.8	De reconstructie van de weg zal een waarde verminderend effect hebben op de woningen en bedrijf van indiener(s).	Wanneer indieners als gevolg van de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 schade lijden, dan kunnen de indieners na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot vergoeding van planschade indienen. Dit is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Meer informatie hierover is te vinden op: www.gelderland.nl/planschade.
<i>De zienswijze leidt tot aanpassing van het inpassingsplan.</i> <i>Ten behoeve van de compensatie van het GNN krijgen twee gebieden de bestemming Natuur in de verbeelding en regels van het inpassingsplan.</i> <i>De tekst van de toelichting van het inpassingsplan wordt in lijn gebracht met de laatste inzichten over het ecologisch onderzoek en de daarbij noodzakelijke maatregelen.</i> <i>Het ecologisch rapport van Altenburg & Wymenga wordt geactualiseerd toegevoegd en beschrijft de compenserende maatregelen voor GNN en GO.</i> <i>Het akoestisch rapport van RHDHV wordt aangepast, waarbij rekening wordt gehouden met de ontbrekende woning aan de Goorseweg.</i>		

De zienswijze leidt het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder bij het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Verkeer' voor het doeleind 'wegen'.

3 Overzicht van wijzigingen

De ontvangen zienswijzen hebben, zoals in het hoofdstuk hiervoor is aangegeven, aanleiding gegeven tot nadere beschouwingen en wijzigingen van de stukken die bij de besluitvorming over het inpassingsplan N346 Schakel Achterhoek-A1 zijn gevoegd. Daarnaast wordt, op basis van lopende gesprekken met de omgeving en voortschrijdend inzicht ambtshalve een aantal wijzigingen aangebracht. In de volgende paragraaf is het overzicht van die ambtshalve wijzigingen opgenomen. Tot slot zijn er in de verschillende teksten redactionele en tekstuele wijzigingen doorgevoerd die de leesbaarheid van de tekst beogen te vergroten. Deze laatste wijzigingen zijn nadrukkelijk niet inhoudelijk van aard.

3.1 Ambtshalve wijzigingen

Wijziging 1

Segerink Wolbers

Als gevolg van besprekingen over het verwerven van benodigde gronden voor de realisatie van het inpassingsplan dient de plangrens ter hoogte van dit bedrijf gewijzigd te worden om te zorgen dat de bedrijfsvoering ervan voldoende gewaarborgd blijft. Doordat hierdoor netto meer verhard oppervlak wordt toegevoegd aan het project, heeft dit ook gevolgen voor de Watertoets.

Benodigde wijzigingen:

- wijzigen plangrens in de verbeelding ter hoogte van kruising Kwinkweerd/Rengersweg;
- wijzigen van de benodigde bestemmingen;
- aanvulling van de regels met een de bestemming 'Bedrijventerrein';
- aanpassing Watertoets.

Wijziging 2

Archeologie

Voor de gronden aan de zuidkant van de huidige Goorsegeweg en de twee (nieuwe) gebieden met een natuurbestemming is archeologisch onderzoek uitgevoerd. In verband met de verwachtingswaarden wordt in het onderzoek geadviseerd aanvullend onderzoek te doen voordat de realisatie wordt gestart. Vanwege deze waarden is een dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen op de verbeelding en in de regels.

Benodigde wijzigingen:

- toevoegen van de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' op de verbeelding;
- aanvullen van de regels met de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'.

Wijziging 3

Hoogspanningsverbindingen

Uit de reactie van Tennet, zoals die is opgenomen in de Reactienota bij het overleg in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerp-inpassingsplan N346 Rondweg Lochem (november 2017), is gebleken dat een tweetal hoogspanningsverbindingen van Tennet, respectievelijk Liander, niet op de verbeelding zijn opgenomen. Het betreft de volgende verbindingen:

- de bij TenneT in beheer zijnde 380 kV hoogspanningsverbinding Doetinchem – Hengelo (met belemmerde strook van 72 meter (36 meter aan weerszijden hart leiding);
- de bij Liander in uitvoerend beheer zijnde 150 kV hoogspanningsverbinding Lochem – Borculo (met belemmerde strook van 45 meter (22,5 meter aan weerszijden hart leiding).

Deze omissie wordt nu hersteld.

Benodigde wijzigingen:

- toevoegen van de dubbelbestemming 'Leiding-Hoogspanningsleiding' op de verbeelding;
- aanvullen van de regels met de dubbelbestemming 'Leiding-Hoogspanningsleiding';
- aanvullen van de juridische paragraaf van de toelichting met de dubbelbestemming 'Leiding-Hoogspanningsleiding'.

Wijziging 4

Zichtbaarheid is voor bedrijven een belangrijk aandachtspunt. Uit contacten met verschillende bedrijven aan de Kwinkweerd en de Goorseweg is dit ook gebleken. In de regels bij het ontwerp inpassingsplan was geen bouwhoogtebeperking opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Om de zichtbaarheid van de bedrijven beter te garanderen is op de verbeelding een maatvoering opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer'. In de regels voor verkeer is opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding de bouwhoogtes van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, beperkt is tot het aldaar aangegeven getal in meters. Verhoging van de bouwhoogtes is niet mogelijk zonder een omgevingsvergunning.

Benodigde wijzigingen:

- toevoegen aanduidingen bouwhoogtes op verbeelding.

4 Bijlagen

4.1 Bijlage 1: Quicksan trillingen Schakel Achterhoek-A1

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Joop Hardeman, Annemijn Kramer van Kraaij
Van: Hans Schinck
Datum: 4 oktober 2018
Kopie: Tijmen van der Pol
Ons kenmerk: BG1425-100-100/N001/F01
Classificatie: Open

Onderwerp: Quickscan trillingen Schakel Achterhoek – A1

Inleiding

In overleg met de gemeente Lochem realiseert de provincie Gelderland een nieuwe weg (N346) in Lochem en komt er een nieuwe oeververbinding over het Twentekanaal. De nieuwe weg en de nieuwe brug vormen een belangrijke schakel tussen de Achterhoek en de rijksweg A1 bij de Stedendriehoek (Deventer-Zutphen-Apeldoorn). Doel van de Schakel Achterhoek – A1 is bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming en veiligheid van het doorgaand verkeer op deze verbinding. In afbeelding 1 is zichtbaar in welk gebied het project N346 Schakel Achterhoek – A1 wordt gerealiseerd.

Afbeelding 1: Projectgebied N346 Schakel Achterhoek – A1.



Een gedeelte van het ontwerp betreft een reconstructie van een bestaande situatie en een gedeelte is nieuwe aanleg. Voor het onderzoek is relevant dat de exacte ligging van de weg in het voorontwerp een zekere bandbreedte heeft met name in de omgeving van de brug in het voorontwerp.

In het licht van de SBR B richtlijn is er sprake van een zogenaamde gewijzigde situatie. Dit betekent dat er in de huidige situatie al (deels) een weg aanwezig is die trillingen met zich mee brengt.

De, voor het aspect trillingen relevante wijzigingen, ten opzichte van de huidige situatie, zijn op hoofdlijnen

- 1 De snelheid wordt gewijzigd naar 80 km/uur voor de hoofdbaan;
- 2 De intensiteiten wijzigen;
- 3 De afstand tot de trillingsgevoelige objecten wijzigt.

In tabel 4 en 5 zijn de wijzigingen op objectniveau weergegeven.

Er is voor het aspect trillingen uitgegaan van een worst case benadering. Indien de afstand van een trillingsgevoelig object tot de dichtstbijzijnde rijbaan niet exact bekend is de worst case afstand zoals blijkt uit het voorontwerp gehanteerd.

Voor het aspect trillingen zijn de intensiteiten van de zware voertuigen van de hoofdbaan maatgevend. Voor het aspect trillingen zijn de intensiteiten van de zware voertuigen van de parallel baan minder maatgevend vanwege de lager snelheid.

In het voorliggende trillingsonderzoek zijn de intensiteiten van de zware voertuigen zoals gehanteerd in het akoestisch onderzoek voor het project gehanteerd.

Onderzoeksopzet

Voor de Schakel Achterhoek – A1 wordt in de voorliggende quickscan op basis van expert judgement een cluster benadering gevolgd. Hierbij wordt voor de drie delen:

- Rengersweg
- Kwinkweerd
- Goorseweg

Een maatgevend object wordt beschouwd.

Op basis van afstanden, bouwjaar en de verwachte bouwkundige constructie op basis van uiterlijke kenmerken zoals waargenomen bij het locatiebezoek worden de volgende objecten maatgevend geacht voor de clusterbenadering:

- Rengersweg 35
- Kwinkweerd 6b
- Goorseweg 21

Toetsingskader

In Nederland bestaat geen specifiek juridisch kader voor trillingen zoals deze geldt voor geluid met de Wet Geluidshinder. Het juridisch kader wordt door wetgeving bepaald die niet specifiek voor trillingen is bestemd.

Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt dat bestemmingen ruimtelijk zorgvuldig dienen te worden gescheiden. Het voorliggende rapport heeft tot doel de ruimtelijke scheiding conform de Wro zorgvuldigheid aantoonbaar te maken waarmee vervolgens een bestuurlijke afweging gemaakt kan worden. Naast het juridisch kader is de jurisprudentie aangaande de meetrichtlijnen en normstelling van belang. In de gebruiksfase van de infrastructuur is de SBR B richtlijn *“hinder voor personen in gebouwen”* als normstelling te hanteren, zie bijlage 1. Ook is de SBR A richtlijn *“schade aan gebouwen”* als normstelling te hanteren met betrekking tot de aanlegfase. De beoordelingssystematiek in de SBR B richtlijn *“hinder voor personen in gebouwen”* kent streefwaarden. Voor een gewijzigde situatie is de beoordelingssystematiek geënt op het *“stand still principe”*. Dit houdt in dat als in de bestaande situatie niet aan de streefwaarden wordt voldaan, er in de situatie na wijziging moet worden voldaan aan de waarden uit de nulmeting voor de wijziging. Hiervoor is het in het belang van een wegbeheerder om de nul-situatie eenduidig in een maatgevend objecten vast te leggen.

Naast de *“SBR B richtlijn Hinder voor personen”* is er voor schade de *“SBR-Richtlijn A schade aan gebouwen”*. Voor schade is de topwaarde van de trillingssterkte V_{top} relevant. Deze schade trillingssterkten V_{top} wordt uitgedrukt in mm/s. Alhoewel het een andere grootheid betreft en andere meetpunten aan een woning kan gesteld worden dat de streefwaarden voor hinder veel maatgevender (lager) zijn dan de grenswaarden voor schade. Door het hanteren van de streefwaarden voor hinder wordt voorkomen dat schade grenswaarden worden overschreden.

Voor de toetsing aan de SBR C richtlijn *“storing aan apparatuur”* wordt aan een drietal bedrijven een bedrijfsbezoek verricht. Van de overige bedrijven is door RHDHV in samenspraak met opdrachtgever de inschatting gemaakt dat op basis van de aard en de inhoud van de bedrijven deze naar verwachting geen onderdelen hebben die trillingsgevoelig zijn te achten. Deze drie bedrijven hebben aangegeven trillingsgevoelig te zijn. Doel van het bedrijfsbezoek is te achterhalen op welke gronden zij trillingsgevoelig worden geacht en gegevens te verzamelen om te kunnen beoordelen in welke mate de bedrijven werkelijk trillingsgevoelig zijn.

Het gaat om de volgende bedrijven

TKF Kwinkweerd 3
Safandarley Kwinkweerd 11
Wila Goorseweg 7

Inventarisatie bedrijven

Op 19 september 2018 zijn de drie bedrijven bezocht. Doel van het bedrijfsbezoek is de trillingsgevoeligheid van het productieproces te analyseren en de voor het aspect trillingen relevante gegevens te verzamelen.

Safan Darley

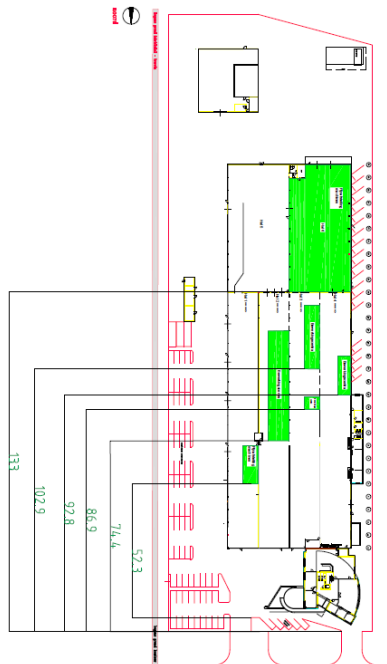
Het bedrijf Safan Darley geeft aan dat de afstellocaties van de kantbaken trillinggevoelig wordt geacht. Tevens wordt aangegeven dat de verspaningslocaties trillinggevoelig worden geacht.

De verspaningsmachines worden door RHDHV niet trillinggevoelig geacht. De verspaningsmachines zijn zelf een trillingsbron en bovendien voorzien van een zeer stijf frame hierdoor zal het snijgereedschap tov het ingespannen materiaal niet beïnvloed worden door externe trillingen. De externe trillingen zijn bovendien van een lagere orde dan de trillingen die de verspanende machines zelf genereren.

De afstelling van de gereedschappen in de kantbanken wordt trillingsgevoelig geacht omdat de refentie tijdens de meting buiten de machine kan liggen.

Maatgevend voor het aspect trillingen is voor het bedrijf Safan Darley een locatie waar de afstelling van de gereedschappen in de kantbanken gebeurt. In afbeelding 2 is de situatie van de productiehal weergegeven. De afstelling gebeurt met een nauwkeurigheid van 0,01 mm. De dichtsbijzijnde locatie ligt op circa 25 m achter de voorgevel van de productiehal. De overige afstellingslocaties hebben een grotere afstand tot de voorgevel (en de hoofdbaan van de toekomstige weg) en zijn daarom minder maatgevend.

Afbeelding 2: productiehal Safan Darley



Het zwaar verkeer zal naar verwachting frequenties hebben van 1-20 Hz. Een plaatsnauwkeurigheid van 0,01 mm komt voor 1 Hz overeen met een toelaatbare trillingssnelheid van 0,1 mm/s.

TKF

Het bedrijf TKF geeft aan dat de CDCC-lijn, een vulkaniseerlijn in het gebouw direct aan de Kwinksteeg trillingsgevoelig wordt geacht. In dit gebouw worden diepzee kabels geproduceerd. De CDCC-lijn bestaat uit een gedeelte in een gebouw boven het maaiveld en een gedeelte onder het maaiveld in een tunnel.

Op de 2^e verdieping van dit gebouw op 14 m boven het maaiveld is een extruder aanwezig. Deze extruder extrudeert een aantal kunststofmantels rond een ader. De productie van de dikte van de mantel dient met een nauwkeurigheid van maximaal 0,05 mm plaats te vinden. De resulterende manteldikte wordt door een meetinstrument (Xray) continue gemeten en vastgelegd.

De ader hangt vrij in de extruder en wordt langzaam door de extruder getrokken. De ader wordt op twee punten vastgehouden door de capster en de rups in de tunnel. De capster is het punt waar de ader in de CDCC-lijn wordt gebracht en de rups is het punt waar het gereed product (ader met mantel) wordt vastgepakt op spanning gebracht en voortgetrokken.

De ader/gereed product hangt dus vrij over een lengte van circa 225 m in een buis. In deze buis is water of een gas aanwezig voor de koeling van de mantel.

Trillingsgevoeligheid extrusie

De manteldikte is direct gerelateerd aan de plaats van de extruder tov de ader. Hiermee is de extruder trillingsgevoelig. Trillingen in de hoofddraagconstructie van de extruder zullen leiden tot een variatie van manteldikte van het produkt. De extruder wordt door RHDHV trillingsgevoelig geacht.

Maatgevend voor het aspect trillingen is voor het bedrijf TKF de locatie van de extruder. De toelaatbare amplitude bedraagt 0,05 mm in het opstelpunt van de extruder. De extruder staat direct achter de voorgevel van de productiehal voor diepzee-kabels.

Het zwaar verkeer genereert frequenties van 1-20 Hz. Een plaatsnauwkeurigheid van 0,05 mm komt voor 1 Hz overeen met een toelaatbare trillingssnelheid van 0,3 mm/s. Een plaatsnauwkeurigheid van 0,05 mm komt voor 20 Hz overeen met een toelaatbare trillingssnelheid van 6,3 mm/s. Dit betekent dat de lage frequenties van het zwaar verkeer maatgevend zijn voor de maximaal toelaatbare trillingssnelheid voor de extruder 0,3 mm/s.

Een relevante parameter voor het aspect trillingen is de overdracht van trillingen van het maaiveld via de fundatie naar de hoofddraagconstructie van het gebouw. De overdracht van trillingen van het maaiveld via de fundatie naar de hoofddraagconstructie van het gebouw is onbekend en op basis van expert judgement niet in te schatten.

Daarnaast is relevant dat er door interne trillingsbronnen binnen het productiegebouw van TKF ook trillingen plaats. Deze interne trillingsbronnen zijn bijvoorbeeld de handling van heftrucks en de diverse aanwezige machines. Hoe deze interne trillingen van TKF zich verhouden tot de externe trillingen ten gevolge van het huidige zwaar vrachtverkeer is onbekend en op basis van expert judgement niet in te schatten.

**Trillingsgevoeligheid vrij hangende ader**

De ader/gereed produkt hangt vrij over een lengte van circa 225 m in een buis. In deze buis is een vloeistaf(water) of een gas(stikstof) aanwezig voor de koeling van de mantel. Er is een meetsysteem aanwezig in het midden van deze 225 m om te voorkomen dat de mantel van het gereed product de buiswand raakt.

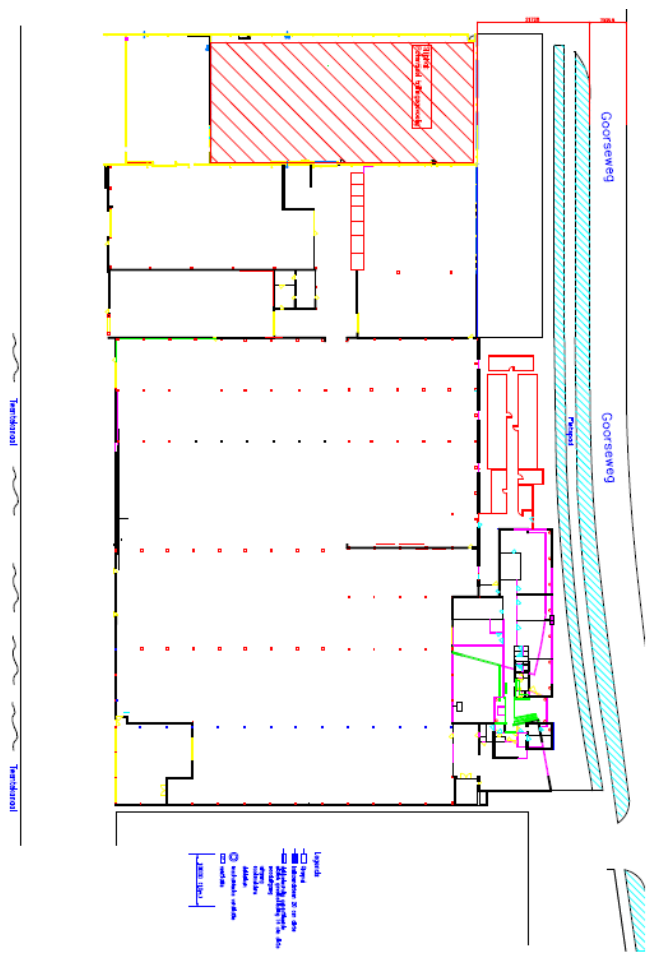
Aangezien er een vloeistaf in de buis aanwezig is, met dientengevolge een relevante mate aan demping wordt de ader/gereed produkt met een overspanning van 225 m niet trillingsgevoelig geacht. Bovendien is er een regelsysteem aanwezig dat voorkomt dat het gereed produkt de wand van de buis raakt. De vrij hangende ader/gereed produkt over een lengte van circa 225 m in een buis wordt door RHDHV niet trillingsgevoelig geacht.

Wila

Het bedrijf Wila maakt gereedschappen voor kantbanken. Deze gereedschappen zijn stukken metaal welke met verspanen en slijpen worden gemaakt. Het maatgevende oppervlaktedeel van de gereedschappen is een deel dat met een tolerantie van 0,003 wordt geproduceerd. Hierbij wordt het oppervlakte geslepen. Wila geeft aan dat de slijplocaties trillinggevoelig wordt geacht.

Maatgevend voor het aspect trillingen is voor het bedrijf Wila de locatie waar het slijpen gebeurt. In afbeelding 3 is de situatie van de slijphal weergegeven. In de slijphal zijn diverse slijpmachines en diverse meetmachines aanwezig. De slijpmachines staan direct achter de voorgevel en in de gehele hal opgesteld, de meetmachines staan verder in de hal op circa 10-15 m achter de voorgevel. Het slijpen en het meten van de geslepen vlakken gebeurt met een nauwkeurigheid van 0,003 mm.

Afbeelding 3: slijphal Wila



In het gebouw van de slijphal is een 50 cm dikke industrievloer aanwezig. Deze vloer maakt dat de weerstand tegen externe trillingen van zwaar vrachtverkeer relatief hoog is.

De stijfheid en de massa van het frame van de slijpmachine maakt dat de weerstand tegen externe trillingen hoog is. De positie van het slijp wiel ten opzichte van het produkt wordt door trillingen beperkt beïnvloedt.

Een relevante parameter voor het aspect trillingen is de overdracht van trillingen van het maaiveld via de fundatie naar de 50 cm dikke industrievloer. De overdracht van trillingen van het maaiveld via de fundatie naar de 50 cm dikke industrievloer van het gebouw is onbekend en op basis van expert judgement niet in te schatten.

Daarnaast is relevant dat er door interne trillingsbronnen binnen het productiegebouw van Wila ook trillingen plaats. Deze interne trillingsbronnen zijn bijvoorbeeld de handling van heftrucks en de diverse aanwezige CNC machines. Er zijn CNC machines welke op een separaat vloerveld zijn gezet omdat anders het slijpen beïnvloedt werd.

Het zwaar verkeer zal genereerd frequenties van 1-20 Hz. Een plaatsnauwkeurigheid van 0,003 mm komt voor 1 Hz overeen met een toelaatbare trillingssnelheid van 0,02 mm/s. Een plaatsnauwkeurigheid van 0,003 mm komt voor 20 Hz overeen met een toelaatbare trillingssnelheid van 0,4 mm/s. Dit betekent dat de lage frequenties van het zwaar verkeer maatgevend zijn voor de maximaal toelaatbare trillingssnelheid voor het slijpen 0,02 mm/s.

Hoe deze interne trillingen van Wila zich verhouden tot de externe trillingen ten gevolge van het huidig zwaar vrachtverkeer is onbekend en op basis van expert judgement niet in te schatten.

Wila geeft aan dat het huidig niveau van trillingen ten gevolge van het zwaar vrachtverkeer in de slijphal als toelaatbaar wordt gekwalificeerd.

In tabel 3 zijn de voorstellen voor de te hanteren grenswaarden voor het aspect trillingen voor de 3 bedrijven weergegeven.

Tabel 3: grenswaarden bedrijven

Trillingsgevoelig object	richtlijn	Voorstel grenswaarde	Voorstel meetpunt
Bedrijf TKF Kwinkweerd	SBR C	0,3	Hoofdraagconstructie opstelpunt extrusie
Bedrijf Safan Darley Kwinkweerd	SBR C	0,1	Vloer dichtsbijzijnde afstellocatie
Bedrijf Wila Goorseweg	SBR C	0,02	Frame slijpmachines

Beschouwing aspect trillingen

Op basis van afstanden bouwjaar en de verwachte bouwkundige constructie op basis van uiterlijke kenmerken zoals waargenomen bij het locatiebezoek worden de volgende objecten maatgevend geacht voor de clusterbenadering:

- Rengersweg 35
- Kwinkweerd 6b
- Goorseweg 21

Voor het aspect trillingen zijn alleen de passages van de zware voertuigen relevant. Verder zijn de parameters afstand, snelheid van de voertuigen, intensiteiten en de langsvlakheid van het wegdek relevant.

In tabel 4 en 5 zijn de wijziging van deze parameters weergegeven.

Tabel 4: relevante parameters

Trillingsgevoelig object	richtlijn	Maximum snelheid huidige	Maximum snelheid toekomst	Afstand* huidige (dichtstbijzijnde rijbaan)	Afstand toekomst (dichtstbijzijnde rijbaan)
Woning Rengersweg 35	SBR B	80 kmh	80 kmh	36 m	36 m
Woning Kwinkweerd 6b	SBR B	50 kmh	80 kmh	21 m	25 m
Woning Goorseweg 21	SBR B	80 kmh	80 kmh	17 m	32 m
Bedrijf TKF Kwinkweerd	SBR C	50 kmh	80 kmh	12 m	17 m
Bedrijf Safan Darley Kwinkweerd	SBR C	50 kmh	80 kmh	75 m	81 m
Bedrijf Wila	SBR C	70 kmh	80 kmh	20 m	19 m (brug 124,6 m)

* op basis van tekeningen in Iviewer van het project

Voor de trillingsgevoelige bedrijven is de afstand tot de locatie van de trillingsgevoelige activiteit binnen het bedrijf gehanteerd.

Tabel 5: intensiteiten zwaar verkeer

Trillingsgevoelig object	Zware voertuigen intensiteit Huidig dag	Zware voertuigen intensiteit Huidig avond	Zware voertuigen intensiteit Huidig nacht	Zware voertuigen intensiteit Toekomst dag	Zware voertuigen intensiteit Toekomst avond	Zware voertuigen intensiteit Toekomst nacht	Relatieve wijziging dag	Relatieve wijziging avond	Relatieve wijziging nacht
Woning Rengersweg 35	682	71	129	825	86	155	21%	21%	20%
Woning Kwinkweerd 6b	504	59	89	823	96	146	63%	64%	64%
Woning Goorsegweg 21	593	62	112	737	77	138	24%	24%	23%
Bedrijf TKF Kwinkweerd	579	68	103	445	52	79	-23%	-23%	-23%
Bedrijf Safan Darley Kwinkweerd	504	59	89	445	52	79	-12%	-12%	-11%
Bedrijf Wila	561	65	99	368	38	69	-34%	-42%	-31%

In tabel 5 zijn de effecten voor het aspect trillingen voor de maatgevende hinderobjecten weergegeven.

Tabel 5: effect hinderobjecten

	Pieken Vmax			Gemiddelde Vper
Trillingsgevoelig object	Snelheids-effect	Afstands-effect	Standstill	Intensiteit
Woning Rengersweg 35	0	0	Standstill	-
Woning Kwinkweerd 6b	-	+	Onbekend	-
Woning Goorsegweg 21	0	+	Standstill	-

- negatief effect voor het aspect trillingen (toename)
- + positief effect voor het aspect trillingen (afname)

Beschouwing maatgevende woningen

In het licht van de beoordelingssystematiek voor trillingen conform de SBR B richtlijn wordt op basis van expert judgement verwacht dat in het object Rengersweg 35 en Goorsegweg 21 voldaan aan de beoordelingssystematiek in de zin dat er naar verwachting sprake is van een standstill voor het aspect trillingen.

Voor het object Kwinkweerd 6b kan op basis van expert judgement niet worden vastgesteld of aan de beoordelingssystematiek wordt voldaan. Geadviseerd wordt om voor dit object een numerieke prognose op basis van nulmetingen uit te voeren.

De effecten voor de gemiddelde trillingssterkte V_{per} zijn negatief in de zin dat de intensiteiten toenemen. Op basis van expert judgement wordt echter verwacht dat aan de streefwaarden voor V_{per} wordt voldaan.

In tabel 6 zijn de effecten voor het aspect trillingen voor de bedrijven weergegeven.

Tabel 6: effect bedrijven

	Pieken V_{max}			Optredings frequentie
	snellheid	afstand	standstill	Intensiteit
Bedrijf TKF Kwinkweerd	-	+	Onbekend	+
Bedrijf Sarfan Daley Kwinkweerd	-	+	Onbekend	+
Bedrijf Wila	0/-	+	Vrijwel Standstill	+

Beschouwing trillingsgevoelige bedrijven

Wila

Voor het bedrijf Wila aan de Goorseweg kan onderscheid worden gemaakt in ten eerste de zware vrachtwagens over de afslag naar de Goorseweg en ten tweede de effecten van de zware vrachtwagens op de hoofdbaan over de brug.

zware vrachtwagens over de afslag naar de Goorseweg

Voor het bedrijf Wila geldt dat de maximale trillingssnelheden in de slijphal ten gevolge van de zware vrachtwagens over de Goorseweg vrijwel gelijk blijven. Hiermee wordt vrijwel aan standstill voor het aspect trillingen voldaan. Verder nemen de intensiteiten van de zware vrachtwagens over de Goorseweg naar verwachting af.

zware vrachtwagens op de hoofdbaan over de brug

De effecten van de zware vrachtwagens die over de nieuwe brug gaan liggen op meer dan 100 m afstand. Hiermee ligt de slijphal van Wila naar verwachting buiten het beïnvloedingsgebied van de zware vrachtwagens over het brugdeel.

zware vrachtwagens op de hoofdbaan Kwinkweerd

Het bedrijf Wila gaat in de toekomst een tweede locatie realiseren aan de Kwinkweerd. Deze locatie licht ten westen van het bedrijf TKF en ten oosten van de Praxis. Wila heeft aangegeven dat op deze locatie ook trillingsgevoelige slijpwerkzaamheden worden uitgevoerd. We gaan uit van de aanname dat Wila bij het dimensioneren van het bedrijf op de nieuwe tweede locatie rekening houdt met de reconstructie van de Kwinkweerd en de daarmee gepaard gaande trillingen.

Safan Darley

Voor het bedrijf Safan Darley geldt dat de maximale trillingssnelheden V_{top} in de dichtstbijzijnde trillingsgevoelige afstellocatie op relatief grote afstand, 75 m van de rijbaan ten gevolge van de passages van zware vrachtwagens kleiner is dan 0,1 mm/s.

Hiermee zal er naar verwachting geen verstoring optreden van het bedrijfsproces van Safan Darley in de zin dat het afstellen van machines met een nauwkeurigheid van 0,01 mm mogelijk blijft.

We gaan hierbij vanuit dat we wegvlakheid goed is en dat er geen afwateringsputten in de rijbaan aanwezig zijn. Eventuele afwateringsputten dienen buiten de rijbaan te worden aangebracht.

TKF

Voor het bedrijf TKF kan op basis van expert judgement en op basis van de beschikbare gegevens niet worden vastgesteld of naar verwachting aan de beoordelingssystematiek wordt voldaan. De afstand tot de weg is klein en de overdracht van maaiveld naar hoofddraagconstructie van het gebouw van TKF speelt een relevante rol. In deze overdracht van maaiveld naar hoofddraagconstructie kunnen opslingeringen door het vloerveld een rol spelen. Geadviseerd wordt om voor dit object nader onderzoek te doen en een numerieke prognose op basis van nulmetingen in het gebouw en aan het maaiveld uit te voeren.

Samenvattend, op basis van expert judgement is aannemelijk dat de bestemming weg en de trillingsgevoelige bestemming wonen en bedrijfsbestemmingen ruimtelijk zorgvuldig zijn gescheiden door het wegontwerp van de schakel Achterhoek A1. Dit geldt niet voor de twee objecten TKF en de woning Kwinkweerd 6b. Voor deze twee objecten is aanvullend onderzoek nodig om aan te tonen dat de bestemming weg en de trillingsgevoelige bestemming wonen en bedrijfsbestemmingen ruimtelijk zorgvuldig zijn gescheiden.

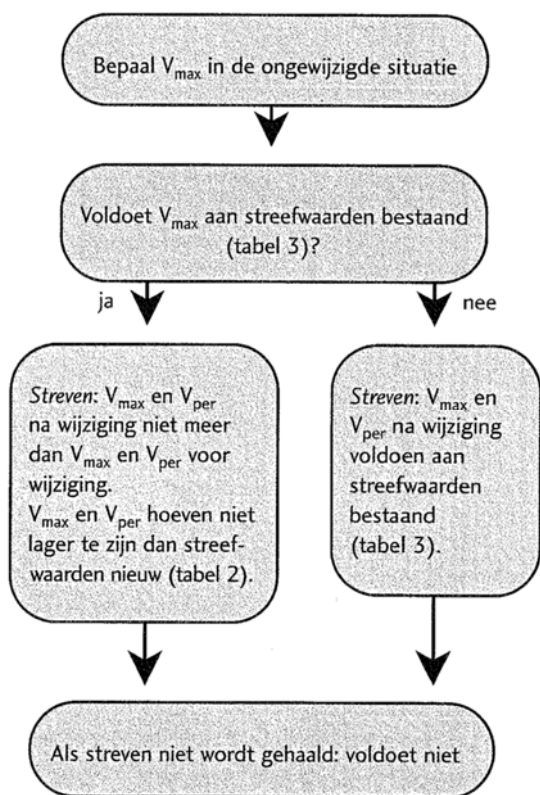
Bijlage 1: SBR trillingsrichtlijn deel B (hinder voor personen in gebouwen)

In het geval van trillingen langs wegen tijdens de gebruiksfase is richtlijn B (hinder voor personen in gebouwen) van belang.

De toetsing van de trillingsniveaus aan de SBR-richtlijn B betreft de zogenoemde $V_{\max}$ en V_{per} . De $V_{\max}$ betreft de maximale trillingssterkte die voorkomt. Deze wordt apart getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. De V_{per} betreft de gemiddelde trillingssterkte. Ook deze waarde wordt apart bepaald en getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. Voor de exacte definitie en bepalingsmethode van deze toetswaarden wordt verwezen naar de SBR-richtlijn.

De streefwaarden zijn er op gericht om hinder door trillingen te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Overschrijding van deze streefwaarden dient dan ook zoveel mogelijk te worden vermeden. De situatie waaronder de te beoordelen trillingssterkte optreedt, is bij de afweging van de toe te laten trillingssterkte van belang. De SBR-richtlijn maakt daarbij onderscheid tussen een bestaande situatie, een nieuwe situatie en een gewijzigde situatie.

Voor de beoordeling van een gewijzigde situatie, zoals bij dit project, geldt als uitgangspunt dat de wijziging niet tot een verhoging van de reeds aanwezige trillingssterkte mag leiden. Dit betekent dat de trillingssterkte in de ongewijzigde situatie bekend moet zijn voordat de wijziging plaats vindt. Vervolgens dient het volgende schema gevolgd te worden.



Voor objecten gelden de volgende streefwaarden:

Tabel 1: streefwaarden (SBR B richtlijn)

Gebouwfunctie	A1 (dag / avond / nacht)	A2 (dag / avond / nacht)	A3 (dag / avond / nacht)
Woning (bestaande situatie)	0,2 / 0,2 / 0,2	0,8 / 0,8 / 0,4	0,1 / 0,1 / 0,1
Kantoor (bestaande situatie)	0,3 / 0,3 / 0,3	1,2 / 1,2 / 1,2	0,15 / 0,15 / 0,15

Er wordt voldaan aan de streefwaarden als:

- de waarde van de maximale trillingssterkte in de ruimte (V_{max}) kleiner is dan A1, of als
- de waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte (V_{max}) kleiner is dan A2 waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor deze ruimte (V_{per}) kleiner is dan A3.

De eerste regel met A1 betreft de zogenoemde onderste streefwaarde. Als hieraan wordt voldaan dan is een nadere toetsing niet meer nodig.

Als er niet wordt voldaan aan de toetsingssystematiek wat betreft streefwaarden dient afhankelijk van de omstandigheden een afweging te worden gemaakt of de te beoordelen trillingssterkte al dan niet acceptabel is. Voor deze beoordeling wordt in de SBR-richtlijn verwezen naar bijlage 5 van de SBR-

richtlijn. Daarin is aangegeven dat bij overschrijding van de streefwaarden aanvullend gebruik kan worden gemaakt van de kwalificatie van hinder zoals is aangegeven in de navolgende tabel (uit SBR-richtlijn, bijlage 5).

Tabel 2: Hinderclassificatie

$V_{\max}$	Hinderkwalificatie
< 0,1	geen hinder
0,1- 0,2	weinig hinder (bestaande situaties)
0,2 – 0,8	matige hinder
0,8 – 3,2	hinder
> 3,2	ernstige hinder

Het accepteren van (matige) hinder door overschrijding van de streefwaarden kan onder meer afhankelijk zijn van de mate waarin trillingssterkte voorkomt, de aanwezigheid van andere trillingsbronnen (de achtergrondtrillingen), de mogelijkheid tot het treffen van trillingsreducerende maatregelen en de historie. In geval van mogelijke hinder dienen de betrokken partijen te overleggen. Ernstige hinder is niet toelaatbaar.