

Zienswijzenota

Behorend bij het

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

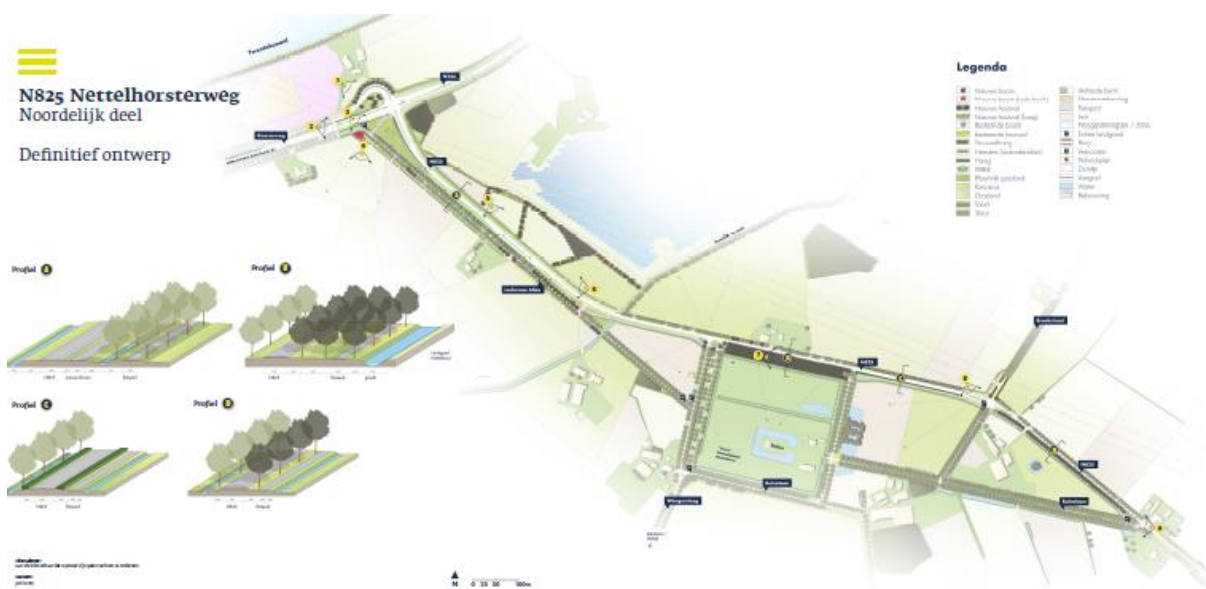
2018-008644

Blad

1 van 43

Inpassingsplan provincie Gelderland 'verlegging N825 '

(gelegen in gemeente
Lochem)



INHOUDSOPGAVE

1Inleiding	4
1.1.Procedure terinzagelegging	4
1.2.Anonimisering	4
1.3.Leeswijzer	4
2Zienswijzen	5
2.1Zienswijze 1 , omwonende aan de Ruinelaan (geanonimiseerd)	5
2.1.1Geluid	5
2.1.2Stiltegebied	9
2.1.3Gezondheid	9
2.1.4Oplossingen/ Maatregelen	9
2.2Zienswijze 2, omwonende aan de Nettelhorsterweg (geanonimiseerd)	11
2.2.1Geluid	11
2.2.2Stiltegebied	12
2.2.3Gezondheid	12
2.2.4Oplossingen/Maatregelen	12
2.2.5Kruispunt Broekstraat	13
2.2.6Bomenkap en boombehoud	14
2.3Zienswijze 3, omwonende aan de Nettelhorsterweg (geanonimiseerd)	20
2.3.1Locatie stil asfalt	20
2.3.2Uitgangspunt verkeersgegevens	18
2.3.3Hogere Waarde	19
2.4Zienswijze 4, reactie inzake wildbeheer (geanonimiseerd)	21
2.4.1(ree) wild	21
2.4.2Deskundige advisering	22
2.5Zienswijze 5, namens de initiatiefnemers van het burgerinitiatief 'de slimste weg van Nederland'	23
2.5.1Verkeerslawaaai	23
2.5.2Opmerking op rapport dBvision	23
2.5.3Stiltegebied	25
2.5.4Geluidsmaatregelen woningen	25
2.5.5Toepassing geluidsreducerend asfalt	25
2.5.6Ambitie toepassing geluidsmaatregelen	26
2.5.7Maatregelen/oplossingen	27
2.6Zienswijze 6 , omwonende met bedrijf woonachtig (geanonimiseerd)	28
2.6.1Ligging plangebied	28

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
3 van 43

2.6.2Geluid	28
2.6.3Grondgebruik	29
2.6.4Communicatie	29
2.7Zienswijze 7, indiener woonachtig in Geesteren (geanonimiseerd)	30
2.7.1Bomenkap	30
2.7.2Veiligheid	31
2.8Zienswijze 8, indiener woonachtig in Geesteren (geanonimiseerd)	33
2.8.1Bomenkap	33
2.8.2Oorzaak ongelukken	33
2.9Zienswijze 9, namens indieners woonachtig aan de Goorseweg (geanonimiseerd)	36
2.9.1Ruimte beslag	36
2.10Zienswijze 10, omwonenden aan de Nettelhorsterweg (geanonimiseerd)	37
2.10.1Geluid	37
2.10.2Verlaging snelheid	37
2.10.3Trillingen	38
2.11Zienswijze 11, namens Stichting Twickel	40
2.11.1Landschapsplan	40
2.11.2Geluid	40
2.12Bijlagen	41

INLEIDING

1.1. Procedure terinzagelegging

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben op 11 juni 2019 het ontwerp - inpassingsplan Verlegging N825 vrijgegeven voor ter visie legging. Van donderdag 13 juni 2019 tot en met woensdag 24 juli 2019 heeft het ontwerp - inpassingsplan inclusief de bijlagen) ter inzage gelegen. Iedereen kon in deze periode reageren op het inpassingsplan door een zienswijze in te dienen. De provincie heeft 12 zienswijzen ontvangen. Alle zienswijzen zijn geregistreerd en aan de indieners is een ontvangstbevestiging gezonden.

Een reactie was niet inhoudelijk gemotiveerd. Hoewel verzocht is deze motivatie alsnog aan te leveren, is daar vervolgens geen reactie op ontvangen. In deze zienswijzennota wordt dan ook op 11 zienswijzen inhoudelijk ingegaan.

1.2. Anonimisering

Op grond van de *Wet bescherming persoonsgegevens* is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Daarom noemen wij de indieners van zienswijzen in deze zienswijzennota niet bij naam.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze zienswijzennota gaan we in op de ingediende zienswijzen en het antwoord van de provincie. De behandeling van de zienswijze wordt afgesloten met een conclusie waarin wordt aangegeven of de ingediende zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van het inpassingsplan.

ZIENSWIJZEN

Zienswijze 1, omwonende aan de Ruinelaan (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Geluid	Indiener merkt op dat op de aansluiting met de N346 en een klein gedeelte op de N825 geluid reducerend asfalt is voorzien. De argumentatie hiervoor komt blijkbaar voort uit het rekenmodel en niet uit de praktijk. In het rapport van dBvision wordt steeds de toename berekend ten opzichte van voor en na de reconstructie. Het is bijzonder vreemd en volledig onlogische dat geen gebruik is gemaakt van recente geluidsmetingen voor zover aanwezig. Wel zijn er meetgegevens van voor 2016. Er zijn volgende redenen om aan te nemen dat in de huidige situatie de geluidshinder buitensporig is toegenomen.	Ter plaatse van de woning wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Voor een reconstructieonderzoek in het kader van de Wet geluidhinder wordt het verschil berekend van het jaar voor aanvang van de werkzaamheden (2021) en 10 jaar na realisatie van het project (2032). Beide jaren zijn toekomstige jaren waardoor geluidsmetingen niet mogelijk zijn. De toename van de verkeersintensiteiten tussen de genoemde jaren is gemiddeld 1% groei. Dat is niet buitensporig maar ligt onder het landelijk gemiddelde.
Stiltegebied	Ook kan vermeld worden dat een gedeelte van de N825 grenst aan een stiltegebied. In het Actieplan Geluid 2018-2022 van de gemeente Gelderland wordt vermeld dat er speciale aandacht is voor de bestaande stiltegebieden en wel om het geluid niet te laten toenemen maar bij voorkeur te laten afnemen.	Voor stiltegebieden gelden verschillende kaders. Het betreft hier overigens het Stiltegebied Borculo Noord. <i>Omgevingsverordening Gelderland</i> In de Omgevingsverordening Gelderland (2018, geconsolideerde versie) zijn stiltegebieden omschreven als een "gebied waarvoor regels gelden ter voorkoming of beperking van geluidhinder".

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

6 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		<i>Actieplan Geluid 2018-2022</i>GS hebben op 15 mei 2018 het Actieplan Geluid 2018-2022 vastgesteld. Volgens het Actieplan wordt bij de bescherming van de stiltegebieden zelf uitgegaan van 'stand still' en niet van verbetering van de geluidssituatie. Het doel van het Actieplan Geluid 2018-2022 is verder om de geluidssituatie langs de provinciale wegen te verbeteren. Hierbij is een zogenoemde plandrempel van 63 dB vastgesteld, omdat bij deze geluidbelasting vanuit gezondheidskundig oogpunt de kwalificatie 'onvoldoende' van toepassing. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij de woningen Nettelhorstweg 1,2 en 3 deze wordt overschreden, ook zonder planbijdrage. De verbetering gebeurt ook op de N825. Voor het deel tussen km. 3.9 en 8.5 wordt stil asfalt aangelegd. Uit de doelmatigheidstoets is gebleken dat het toepassen van stil asfalt voor de drie woningen op het gedeelte tussen km. 0.0 en 3.9 km (dus ook binnen het plangebied) echter niet doelmatig is. De woningen liggen te ver uit elkaar en er zijn er in het kader van geluidsreductie geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Dit heeft ook te maken met de berekeningsmethodiek in het Actieplan. Bij een bepaalde hoeveelheid punten is het aanleggen van stil asfalt voldoende doelmatig. Om een weg bestaande uit twee rijstroken in aanmerking te laten komen voor stil asfalt worden de punten¹ over een lengte van 1 kilometer bij elkaar

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

7 van 43

		opgeteld. Als het puntenaantal gelijk of hoger is aan 7.000 dan komt dat weggedeelte in aanmerking voor stil asfalt. Het benodigde aantal punten wordt op het genoemde gedeelte niet gehaald. Aanvullend is onderzocht hoe hoog de 24-uursgemiddelde geluidbelasting op 4,0 meter hoogte op de grens van het stiltegebied is en of er sprake is van een toename. In de huidige situatie (2022) bedraagt de geluidbelasting op de meest maatgevende grens (op 100 meter van de weg) 49.0 dB. In de toekomstige situatie bedraagt de geluidbelasting 49.5 dB. Dit is een toename van 0,5 dB. Als wordt aangesloten bij de gangbare praktijk voor stiltegebieden waarbij gekeken wordt naar het oppervlak dat een geluidbelasting hoger dan 42 dBL₂₄ heeft betekent dit dat bij een toename van 0,5 dB het oppervlak van het gebied met een geluidbelasting hoger dan de 42dB L₂₄ minimaal toeneemt. Voor het gebied betekent dit geen significante verslechtering. In de bijlage bij deze zienswijzennota is de ligging van de contouren weergegeven in 2016. De figuur in bijlage 2 geeft de ligging van de contouren weer in 2016.
--	--	--

¹ Woningen met een geluidsbelasting >53 dB krijgen punten. Hoe meer geluidsbelasting, hoe meer punten. Vanaf 63 dB is sprake van 1400 punten per woning.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

8 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Op bijlage 2 zijn te zien: • Stiltegebieden: hierop is de Omgevingsverordening van toepassing (paragraaf 3.5) van toepassing. Regels die gesteld worden hebben met name betrekking op gedragingen van personen, zoals het gebruik van “toestellen” (muziekinstrument, omroepinstallatie) en rijden buiten de openbare weg. Er zijn geen ontheffingen mogelijk; • Stiltebeleidsgebieden: hierop is de Omgevingsvisie van toepassing waarin deze gebieden als volgt omschreven worden: Vijf grote aaneengesloten delen van de Ecologische Hoofdstructuur van Gelderland waar ruimtelijk beleid voor stilte geldt op grond van het streekplan 2005. Dat wil zeggen dat het geluidsniveau niet mag toenemen en bij voorkeur dient af te nemen.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

9 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Gezondheid	Indiener wijst er op dat door geluidshinder ernstige gezondheidsproblemen kunnen ontstaan en dat het de plicht van de overheid is doeltreffende maatregelen te nemen.	Dit punt is een terechte opmerking. Wij zijn ons er ook van bewust dat daadwerkelijke geluidsniveaus niet altijd bepalend zijn voor de mate waarin mensen overlast ervaren. Het gaat ook om de aard van het geluid en de manier waarop mensen het geluid beleven. Het RIVM onderzoekt de invloed van geluid op gezondheid en welzijn. Het onderwerp heeft ook de aandacht van de rijksoverheid en het RIVM, waar een Expertisecentrum Geluid toe behoort. Als het gaat om het nemen van maatregelen, kan in dit kader worden opgemerkt dat op een deel van de N825 straks stil asfalt wordt aangelegd. Verder is vanuit het Actieplan Geluid begonnen met de aanpak van woningen die een gevelbelasting hebben van 70 dB of hoger. Ook woningen met een lagere gevelbelasting (maar waarvan de geluidsbelasting hoger dan 63 dB is) komen aan de beurt.
Oplossingen/ Maatregelen	Oplossingen zijn volgens indiener het plaatsen van geluidsarm asfalt, het plaatsen van Geluidsabsorberende rails. Het geluid bij de bron te verminderen zal moeilijk zijn, verlagen van de maximale snelheid van 80 naar 70 km/h kan tot de mogelijkheden behoren. Bijkomstig voordeel is dat minder energie wordt verbruikt en daarmee de ook CO2 uitstoot wordt verminderd. Ook zal daardoor de verkeersveiligheid toenemen. Bovengenoemde argumenten zijn volgens indiener niet of nauwelijks meegenomen in de beoordeling om het verkeerslawaaï te verminderen. Alleen het van rekenmodel dBvision waar naar wordt gerefereerd door de provincie Gelderland.	Geluidsarm asfalt op het eerste deel van de N825 is niet doelmatig (zie ook 2.1.2) Het verlagen van de snelheid op zich kan een maatregel zijn die een verbetering geeft qua geluidsbelasting van de omgeving. Aan de andere kant zou hiervoor een verkeersbesluit voor genomen moeten worden. De Nettelhorsterweg is een weg buiten de bebouwde kom waarvoor een snelheid geldt van 80 km/uur; het ligt niet voor de hand dat 70 km/uur handhaafbaar is qua snelheid en het afwaarderen is ook niet de wens van de wegbeheerder, politie en de beide gemeenten.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

10 van 43

		De genoemde snelheidsvermindering levert bovendien in dit geval slechts een reductie van 1 dB op. Een dergelijke reductie levert in de praktijk geen waarneembaar effect op.
--	--	--

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
11 van 43

Zienswijze 2, omwonende aan de Nettelhorsterweg (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Geluid	Indiener merkt op dat op de aansluiting met de N346 en een klein gedeelte op de N825 geluidsreducerend asfalt is voorzien. De argumentatie hiervoor komt blijkbaar voort uit het rekenmodel en niet uit de praktijk. In het rapport van dBvision wordt steeds de toename berekend ten opzichte van voor en na de reconstructie. Het is bijzonder vreemd en volledig onlogische dat geen gebruik is gemaakt van recente geluidsmetingen voor zover aanwezig. Wel zijn er meetgegevens van voor 2016. Er zijn volgende redenen om aan te nemen dat in de huidige situatie de geluidshinder buitensporig is toegenomen.	Voor een reconstructieonderzoek in het kader van de Wet geluidhinder wordt het verschil berekend van het jaar voor aanvang van de werkzaamheden (2021) en 10 jaar na realisatie van het project (2032). Beide jaren zijn toekomstige jaren waardoor geluidsmetingen niet mogelijk zijn. De toename van de verkeersintensiteiten tussen de genoemde jaren is gemiddeld 1% groei. Dat is niet buitensporig maar ligt onder het landelijk gemiddelde.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

12 van 43

Stiltegebied	Ook kan vermeld worden dat een gedeelte van de N825 grenst aan een stiltegebied. In het Actieplan Geluid 2018-2011 van de gemeente Gelderland wordt vermeld dat er speciale aandacht is voor de bestaande stilte gebieden en wel om het geluid niet te laten toenemen maar bij voorkeur te laten afnemen	Verwezen kan worden naar de beantwoording van 2.2.
Gezondheid	Indiener wijst erop dat door geluidshinder ernstige gezondheidsproblemen kunnen ontstaan en dat het de plicht van de overheid is doeltreffende maatregelen te nemen.	Dit punt is een terechte opmerking. Wij zijn ons er ook van bewust dat daadwerkelijke geluidsniveaus niet altijd bepalend zijn voor de mate waarin mensen overlast ervaren. Het gaat ook om de aard van het geluid en de manier waarop mensen het geluid beleven. Het onderwerp heeft ook de aandacht van de rijksoverheid en het RIVM, waar een Expertisecentrum Geluid toe behoort. Het Expertisecentrum onderzoekt de invloed van geluid op gezondheid en welzijn. Als het gaat om het nemen van maatregelen, kan in dit kader worden opgemerkt dat op een deel van de N825 straks stil asfalt wordt aangelegd.
Oplossingen/ Maatregelen	Oplossingen zijn volgens indiener het plaatsen van geluidsarm asfalt, het plaatsen van geluidsabsorberende rails. Het geluid bij de bron te verminderen zal moeilijk zijn, verlagen van de maximale snelheid van 80 naar 70 km/h kan tot de mogelijkheden behoren. Bijkomstig voordeel is dat minder energie wordt verbruikt en daarmee de ook CO2 uitstoot wordt verminderd. Tevens zal daardoor de verkeersveiligheid toenemen. Bovengenoemde argumenten zijn volgens	Geluidsarm asfalt op dit stuk weg is niet doelmatig (zie ook 2.1.2). Het verlagen van de snelheid op zich kan een maatregel zijn die een verbetering geeft aan de geluidsbelasting van de omgeving. Aan de andere kant zal hiervoor een verkeersbesluit voor genomen worden. De Nettelhorsterweg is een weg buiten de bebouwde kom waarvoor een snelheid geldt van 80 km/uur het ligt niet voor de hand dat

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

13 van 43

	indiener niet of nauwelijks meegenomen in de beoordeling om het verkeerslawaaï te verminderen. Alleen het van rekenmodel dBvision waarnaar wordt gerefereerd door de provincie Gelderland.	70 km/uur handhaafbaar is qua snelheid en het afwaarderen is ook niet de wens van de wegbeheerder, politie en de beide gemeentes. De genoemde snelheidsvermindering levert bovendien in dit geval slechts een reductie van 1 dB op. Een dergelijke reductie levert in de praktijk geen waarneembaar effect op.
Kruispunt Broekstraat	Een midden geleider zoals door u wordt voorgesteld bij de kruising Broekstraat lost het veiligheidsprobleem niet op. Het feit dat fietsers komend vanuit de Broekstraat niet goed uitkijken richting Borculo en vervolgens zonder af te stappen de Nettelhorsterweg oversteken heeft met een midden geleider niets van doen. Het is een onwenselijke situatie dat fietsers in de midden geleider moeten wachten. Niet valt uit te sluiten dat automobilisten en vrachtwagenchauffeurs de midden geleiders zullen raken en daardoor meer ongelukken zullen veroorzaken	De toepassing van een midden geleider als fietsoversteek in een 80 km/uur weg is een veel toegepaste oplossing in de provincie Gelderland. Wij zijn van mening dat hiermee de verkeersveiligheid op deze plek verbeterd. Andere oplossingen (zoals een tunnel of brug) zijn wel bekeken, maar zijn afgefallen in verband met te hoge kosten en verkeerstechnische haalbaarheid. Op het kruispunt werd het uitzicht overigens belemmerd door bomen. Deze bomen zijn in het najaar van 2018 reeds gekapt. De richtlijnen houden in dat de midden geleider ten minst een breedte van 3 meter moet hebben. Fietsers kunnen dan de rijbanen in 2 fases oversteken waarbij zij zich alleen hoeven te richten op het tegemoetkomende verkeer. Voor de Broekstraat wordt daarentegen een breedte van 5 meter toegepast, meer dan gebruikelijk. Verder worden de bestaande fietspaden langs de Broekstraat verbreed en aangepast. Hierdoor verbetert ook het oprijden richting de weg. Wat betreft de midden geleiders, deze zullen goed

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

14 van 43

		zichtbaar zijn door het toepassen van lichtmasten en het aanbrengen van goed reflecterende borden. Aan de zijkanen van de weg komen verhoogde banden zodat het verkeer als het ware wordt gedwongen om rustiger te rijden. De breedte van de rijbaan ter hoogte van deze midden geleiders wordt voldoende ruim aangelegd waarbij ook rekening is gehouden met grote voertuigen. Een ander belangrijk punt is het, tegelijkertijd met de midden geleider, aanbrengen van een systeem van slimme signalering. Hierover blijven partijen in goed overleg samenwerken. Overigens hebben leerlingen van de Dalton Basisschool Nettelhorst op 16 september 2019 ter plaatse een verkeersbord onthuld, dat weggebruikers op een creatieve manier attendeert op de kruising N825/ Broekstraat. Educatie op het gebied van verkeersveiligheid op de basisscholen blijft verder van belang.
Bomenkap en boombehoud	Indiener vindt het beter de oude eiken langs de Nettelhorsterweg vanaf de Goorseweg kappen. Als dit stuk weg een fietspad zal worden, zal dit voor de fietsers geen pretje zijn i.v.m. de eikenprocessierups. Ook zal in de toekomst zeer veel geld aan boomonderhoud nodig zijn. Andere soorten bomen/struiken zal in het landschap niet misstaan. Eiken zijn er al genoeg! Begroeiing onder de bomen in de lanen zou ook niet misstaan en is goed voor de vogels en klein wild. Botanische grassen zou hier	De huidige bomenlaan op het eerste gedeelte heeft een hoge landschappelijke en ecologische waarde. Uit historisch onderzoek is gebleken dat deze bomen bij het oude landgoed behoorden van voor 1930. Op het eerste gedeelte, tussen de Goorseweg en de Nettelhorsterlaak (km 0.70) is daarom ervoor gekozen om de bomenlanen te behouden door een nieuw tracé aan te leggen aan de oostzijde van de bomenlaan.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

15 van 43

	ook niet misstaan in het kader van de biodiversiteit	Hierdoor kan de historische bomenlaan behouden blijven. In totaal worden daar 118 bomen gespaard. Uit een bomeneffect-analyse blijkt dat dit zomereiken betreffen, met stamdiameters van 40-60 cm, respectievelijk 60-80 cm. Op het gedeelte tussen de Nettelhorsterlaak (0.70 km) en km 2.0 moest een keuze worden gemaakt welke bomenrij gekapt zou moeten worden om de verbreding van de weg van 1,50 m mogelijk te maken. Er is gekozen om op dat gedeelte de bomen aan de noordzijde van de Nettelhorsterweg te behouden en de volledige verbreding van 1,50 m aan de zuidzijde vorm te geven. De consequentie is dat de bomenlaan aan die kant op 1 á 1.50 m vanaf de weg komt te staan en vanuit verkeersveiligheid moet worden gekapt. Het betreft hier in totaal 113 bomen die worden gerooid. Een deel van deze 113 bomen zijn tijdens de aanleg van de Nettelhorsterweg rond 1930 aangeplant. Het betreft circa 80 bomen. De overige 33 bomen zijn tijdens de reconstructie van de Nettelhorsterweg in de jaren '80 van de vorige eeuw aangeplant. Een deel van de 113 bomen betreft bomen die plaats moeten maken in verband met de reconstructie van de kruising N825/ Broekstraat. Dit betreft een belangrijk (dodelijk) ongevalpunt waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden.
--	--	---

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

16 van 43

		Uit de bomeneffect-analyse blijkt verder dat het zomereiken betreffen, met stamdiameters van 20-40 cm, respectievelijk 40-60 cm. Het betreft hier dus minder “dikke” bomen dan de 118 zomereiken die gespaard blijven. Het betreft geen monumentale bomen. Naast de verkeerskundige afweging om deze bomen te kappen, past het kappen van de zuidelijke bomenlaan ook in het herstel van de historische structuren van het landgoed de Nettelhorst voor de aanleg van dit stuk Nettelhorsterweg in 1930. De plannen zijn overigens besproken met de bomenstichtingen en het landgoed Twickel en tijdens de gesprekken werd dit nogmaals onderschreven. De bomen die wij gaan aanplanten ter hoogte van het landgoed en in de aanvulling van de laanbeplanting zullen overwegend bestaan uit eiken. De aantallen en soorten herplant zijn vastgelegd in de planregels (zie ook bijlage 1 van de regels) Wat betreft onderhoud en de bestrijding van de eikenprocessierups, kan worden opgemerkt dat dit in goede handen ligt van de onderhoudsdienst van de provincie bij wie de bomen in beheer en onderhoud komen. Het huidige fietspad bevindt zich ook onder de kruin van eikenbomen. De verdere uitwerking van de plannen waaronder overige begroeiing zullen gezamenlijk met een ecooloog en de
--	--	--

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

17 van 43

		toekomstige eigenaren of beheerders plaatsvinden, met als uitgangspunt het streven naar meer biodiversiteit.
--	--	--

Conclusie

De zienswijze geeft op het onderdeel bomenkap aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan. De herplant wordt beter juridisch verankerd. De aantallen en soorten herplant zijn vastgelegd in de planregels (zie ook bijlage 1 van de regels). Het gaat om 454 nieuwe bomen.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

18 van 43

Zienswijze 3, omwonende aan de Nettelhorsterweg (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Locatie stil asfalt	Indiener is woonachtig in de woning die het dichtst aan de Nettelhorsterweg is gelegen Indiener heeft zijn adviseur Aveco de Bondt om een controle van gemaakte geluidsrapport gevraagd aangezien volgens dit rapport op diverse locaties stil asfalt dient te worden aangebracht. Echter niet op het stuk waar indiener woonachtig is. Het rekenmodel is ontvangen, maar leidt tot vragen.	Uit onze meting vanaf tekening bedraagt de afstand van de zijgevel van uw woning en de weg 11.50 m. Naar aanleiding van de zienswijze heeft met indiener een gesprek plaatsgevonden. Daarbij is naar voren gekomen dat reclamant circa 27 jaar woonachtig is in een voormalige boerderij aan de Nettelhorsterweg. De weg is volgens hem in de loop der jaren steeds drukker geworden. Het rekenmodel is opgestuurd aan de heer Kok en Aveco de Bondt heeft inzage gehad in het rekenmodel. Verder inzicht in de bijlagen heeft dan geen toegevoegde waarde.
Uitgangspunt verkeersgegevens	De resultaten gaan naar het randje van het zogenaamde reconstructie-effect (1,5 dB toename). De input/uitgangspunten van de verkeersgegevens (bestaand en nieuw) is niet door ons te controleren, graag ontvang ik deze gegevens en verneem graag waar ze op gebaseerd zijn en/of rekening is gehouden met de toename van transport van o.a. Friesland Campina.	Uit het onderzoek is gebleken dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het blijkt verder dat de cumulatieve geluidsbelasting voor de woning van reclamant toeneemt van 65 naar 66 db (bijlage 5, akoestisch onderzoek DBvision). Ook uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2017:2516, overweging 7.10) blijkt dat uit een oogpunt van "goede ruimtelijke ordening" een dergelijke toename als gering en aanvaardbaar moet worden geacht. Er zit een groot aandeel vrachtverkeer in de intensiteiten op de Nettelhorsterweg en de Goorsegweg in de beschouwde jaren. Het verkeer van en een naar Friesland Campina is daar een onderdeel van. De effecten van gerealiseerde bestemmingsplannen en verwachte groei van verkeer zijn gebaseerd op regionale en nationale economische scenario's. Uit tabel 3 en 4 van het

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

19 van 43

		akoestisch onderzoek (pagina 13) blijkt een duidelijke toename van het zware verkeer in 2032 ten opzichte van 2021. Zie daarvoor voor wegvak 6 de uur intensiteiten van de categorie ZV.
Hogere Waarde	• Hebben de woningen langs de N825 geen vastgestelde hogere waarde? Men gaat namelijk alleen in op de N346. Ze zeggen niet expliciet: er zijn geen eerder vastgestelde hogere waarden voor de woningen langs de N825. • Deze hogere waarde moet vastgesteld zijn als een woning eerder gesaneerd is en gezien de hoge geluidbelastingen zijn er vast geluidsaneringen geweest. Men constateert alleen in het rapport dat er geen niet afgehandelde saneringen zijn in het onderzoeksgebied, maar dat geeft geen inzicht welke saneringen er wel zijn uitgevoerd en of daarbij een hogere waarde is vastgesteld. • Iets meer subjectief, maar wel zorgelijk, is de vrij hoge geluidbelasting (63+ dB op de woningen. In dit akoestisch onderzoek gaat men niet in op het feit dat er al erg veel geluid is en er nu nog weer 1 dB bovenop komt. Daar stapt de provincie nu vrij eenvoudig overheen en is wat ons	De genoemde woning staat niet op de saneringslijst. In het verleden is er geen reconstructie van de Nettelhorsterweg geweest waarin aanleiding was tot het vaststellen van hogere waarden. De woningen langs de Nettelhorsterweg die in het onderzoek zitten, zijn geen woningen die na 1986 gebouwd zijn. Dit is van belang omdat bij het van kracht worden van de Wet geluidhinder alle woningen met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A) op de zogenaamde saneringslijst zijn gezet. Daarom zijn er in het verleden geen hogere waarde vastgesteld want daar was geen aanleiding toe. Zoals bovenstaand is aangegeven staan de woningen niet op de saneringslijst. Het toevoegen van woningen aan de saneringslijst is een verantwoordelijkheid van de gemeente. De lijst is in 2009 als laatst definitief vastgesteld. Er wordt alleen een hogere waarde vastgesteld als sprake is van een reconstructie (toename groter dan 1,5 dB). In dit geval is de toename te laag en worden geen hogere waarden vastgesteld. Of de gevelbelasting hoog of laag is, is daarbij niet relevant. Het gaat om de toename. Als geen hogere waarden zijn vastgesteld en geen hogere waarden vastgesteld hoeven te worden kan het verkeer doorgroeien zolang er geen sprake is van een wijziging. Als er wel een wijziging plaatsvindt is grens voor de groei 1,5 dB.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

20 van 43

	betreft een legitieme vraag hoe het bevoegd gezag die situatie afweegt. • Dit laatste punt toont voor ons een ongelijkheid tussen de woningen mét hogere waarde (tabel 6 met waarden tot slechts 53 dB) langs de N346 en onze woning langs de N825 zónder hogere waarde terwijl de geluidbelasting bij de woning van reclamant aan Nettelhorsterweg meer dan 63/64/65 dB bedraagt. De maximale grenswaarde is 68 dB (inclusief aftrek) wat echt erg hoog is, zie tabel Gevoelsmatig klopt er iets niet.	
--	---	--

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

21 van 43

Zienswijze 4, reactie inzake wildbeheer (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
(ree) wild	Indiener is betrokken bij het wildbeheer bij de N825. Omdat er aan beide zijden van de Nettelhorsterweg biotopen zijn gelegen, komt het regelmatig voor dat het (ree)wild de N 825 oversteeft. Met de toegenomen verkeersintensiteit van de laatste tijd, mag het duidelijk zijn dat er aanrijding met wild voorkomen met vaak vervelende gevolgen voor mens en dier. Om deze schade zoveel als mogelijk te beperken zijn en blijven maatregelen noodzakelijk om aanrijdingen met (ree)wild te voorkomen. In de huidige plannen inzake de verlegging van de N825 mist indiener voorgenomen maatregelen teneinde de hiervoor gemelde schade zoveel als mogelijk te beperken. De inrichting van het fietspad als kruidenrijke vegetatie is in de optiek van indiener een goed voornemen, doch een dergelijke inrichting van deze strook zal niet alleen aantrekkingskracht hebben op insecten, maar ook op andere wildsoorten (waaronder reewild). Zonder afdoende beschermende maatregelen tussen de ruigte strook en het nieuwe fietspad en de nieuwe weg, vreest indiener voor een toenemend aantal aanrijding met (ree)wild op dit tracé. Om deze reden hierbij het verzoek om alsnog de eerdergenoemde beschermende maatregelen in de plannen op te nemen, teneinde aanrijdingen met (ree)wild zoveel als mogelijk te beperken.	In feite gaat het hier om uitvoerings- en inrichtingsaspecten, die niet rechtsreeks het provinciaal inpassingsplan raken. Niettemin wijzen wij verder op het volgende. De provincie beschikt over data over de periode 2014-2018 als het gaat om wildaanrijdingen op de N825. Deze geven inzicht in de omvang van het verschijnsel. De wildaanrijdingen komen op diverse locaties van de N825 voor, en deze beperken zich derhalve niet tot alleen het plangebied van het inpassingsplan. In totaliteit is over genoemde periode sprake van 40 aanrijdingen (39 reeën en 1 haas). Er is niet zonder meer een patroon te herkennen in de wildaanrijdingen. Het totaal aantal jaarlijkse aanrijdingen is voorts te laag om absolute uitspraken te doen over mogelijk 'gevaarlijke' locaties. Overigens is het aantal aanrijdingen per jaar redelijk gelijk (tussen de 8 en 12 aanrijdingen). De reconstructie van de weg en het PIP hebben geen relatie tot het aanbrengen van maatregelen om wildaanrijdingen te voorkomen. De aanliggende gronden zijn niet van de provincie maar van particulieren. Aanbrengen van wildkerende rasters in deze is ongewenst. Met de particuliere grondeigenaren zijn daarom hierover geen afspraken gemaakt.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

22 van 43

Deskundige advisering	Desgewenst zijn er private partijen die u omtrent deze kwestie goed kunnen adviseren.	Bij de verdere uitwerking van de plannen is ook een ecooloog van Eelerwoude betrokken. Overigens zijn op 10 oktober 2019 de standpunten tussen partijen in constructieve sfeer uitgewisseld.
------------------------------	---	--

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
23 van 43

Zienswijze 5, namens de initiatiefnemers van het burgerinitiatief 'de slimste weg van Nederland'

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Verkeerslawaaï	Indieners zijn allen omwonenden van de Nettelhorsterweg. In het inpassingsplan zijn geen aanvullende maatregelen opgenomen om het wegverkeerslawaaï door toename van het verkeer op de Nettelhorsterweg (N825) terug te dringen. Indieners vragen de Provincie Gelderland om een bronmaatregel te nemen in de vorm van stil asfalt op de Nettelhorsterweg	Uit het onderzoek is gebleken dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Wat stil asfalt betreft, tijdens bijeenkomsten met de initiatiefnemers van de slimste weg op allerlei ambtelijke niveaus is dit onderwerp besproken. Hierbij is gekeken naar duurzaamheid van de maatregel, kosteneffectiviteit en efficiency. Voor dit wegvak is gekozen voor andere maatregelen. Het toepassen van stil asfalt voor dit deel van de weg wordt al met al als niet doelmatig beoordeeld. Zie hiervoor ook 2.1.2.
Opmerking op rapport dBvision	De redenen hiervoor zijn; In het rapport PRV037-01-02sb van 6 mei 2019 van dBvision (verder afgekort als rapport van dBvision) wordt geconcludeerd dat het planeffect beperkt is tot maximaal 1 dB en er daarom geen aanleiding is om geluidmaatregelen te overwegen. Wij zetten vraagtekens bij de uitgangspunten en vragen om een herberekening. a. In tabel 2 staat een etmaalintensiteit van 8267 voertuigen op de N825 tussen de Goorseweg en Wengersteeg in 2021. In 2018 was de etmaalintensiteit 8630 (bron: Gelders Verkeer). Het is niet aannemelijk dat het verkeer in de komende twee jaar zal afnemen.	Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op zorgvuldig afgewogen verkeersanalyses voor de betreffende prognosejaren. Het akoestisch onderzoek is naar behoren uitgevoerd. Een herberekening zal niet tot andere inzichten leiden. Ad a Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op een jaargemiddelde weekdagintensiteit. De intensiteit die genoemd wordt voor het jaar 2018 (bron: Gelders verkeer) is een werkdaggemiddelde. In het overzicht op Gelders verkeer (https://www.gelderland.nl/geldersverkeer) is ook een weekdaggemiddelde intensiteit

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
24 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	b. Uit tabel 3 blijkt dat het percentage zwaar verkeer in 2021 over het gehele etmaal zo'n 8% bedraagt. Volgens de data van Gelders Verkeer bedroeg het percentage zwaar verkeer in 2017 zo'n 25%. Het is niet aannemelijk dat het percentage zwaar verkeer sterk zal afnemen in de komende twee jaar. c. In tabel 5 zijn de maximumsnelheden genoemd waarop de berekeningen van de geluidsbelasting zijn gebaseerd. Is het niet reëler om uit te gaan van de werkelijke gemiddelde snelheid? Deze was in 2017 zo'n 91 km/uur (bron: Gelders Verkeer) d. In tabel 2 wordt er uitgegaan van 11.737 motorvoertuigen per etmaal in 2032. In het inpassingsplan voor de rondweg Lochem wordt een substantiële toename van het verkeer genoemd op de Nettelhorsterweg door de nieuwe rondweg. Er wordt in dit plan uitgegaan van 12.200 motorvoertuigen per etmaal in 2030. Ook hier lijken andere getallen te zijn gebruikt.	weergegeven, die 7710 mvt/etmaal bedraagt en dus een stuk lager ligt dan het getal uit 2021 dat in het rapport gebruikt is. Ad b Het percentage van 25% waar op bedoeld wordt is het aandeel zwaar en middelzwaar verkeer samen en niet enkel het aandeel zwaar verkeer. Als het aandeel zwaar en middelzwaar uit tabel 3 bij elkaar opgeteld wordt is het samen 25% in 2021 (zie wegvak 6). Ad c. Het is zo dat uitgegaan wordt van de wettelijke maximum toegestane snelheid aangezien het een berekening in toekomstige jaren betreft. Zou gekozen worden voor een andere snelheid dan heeft dat geen effect omdat de snelheid in beide te toetsen jaartallen dan hetzelfde is. De snelheid die op Gelders verkeer (https://www.gelderland.nl/geldersverkeer) voor het jaartal 2017 gevonden is, betreft de zogenaamde V85. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet overschreden wordt. Het is geen gemiddeld gereden snelheid op het wegvak. Ad d In het akoestisch onderzoek van inpassingsplan rondweg Lochem wordt in tabel 3-2 gesproken over 12.200 mvt/etmaal voor wegvak 11b Goorsegeweg tussen Kanaalstraat en Tusselerdijk in het toekomstig jaar 2034 en niet 2030. Dit wegvak is geen onderdeel van de scope van het akoestisch onderzoek voor de Nettelhorsterweg. Het genoemde getal van 11.737 betreft het wegvak 6 uit het

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

25 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		akoestisch onderzoek voor de Nettelhorsterweg en gaat over de intensiteit op de Nettelhorsterweg en niet over de Goorseweg. De getallen zijn dan ook niet vergelijkbaar.
Stiltegebied	In het Actieplan Geluid 2018-2022 en het Gelders Milieu Plan (bron Provincie Gelderland) is er speciale aandacht voor stiltegebieden. Het doel is om het geluid niet toe te laten nemen en bij voorkeur af te laten nemen in deze gebieden. Bijna het gehele gebied ten noorden van de Nettelhorsterweg heeft de indicatie stiltegebied. Door de toename van het verkeer op de Nettelhorsterweg zijn er dus bronmaatregelen nodig om het geluid in dit gebied niet toe te laten nemen of juist af te laten nemen.	We verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze onder 2.1.2
Geluidsmaatregelen woningen	In het Actieplan Geluid 2018-2022 wordt aangegeven dat er vanaf 2018 aandacht is voor individuele woningen. Een aantal woningen (Nettelhorsterweg 1, 3 en 10) komen in 2021 al boven de plandrempel van 63 dB uit. Ook in het Gelders Milieu Plan is de doelstelling geformuleerd om het verkeerslawaaï voor aanwonenden terug te dringen. Maatregelen voor deze woningen zijn dus vereist.	De doelstelling uit het Actieplan wordt provinciebreed aangepakt. Er is begonnen met de woningen die een gevelbelasting hebben van 70 dB of hoger. Woningen met een lagere gevelbelasting komen in een vervolg aan de orde. Voor het vervolg is nog geen planning.
Toepassing geluidsreducerend asfalt	In het Actieplan Geluid 2018-2022 wordt aangegeven dat bij beheer en onderhoud van de weg het onwenselijk is om een lappendeken aan verschillende soorten asfalt te hebben. De provincie is al voornemens om stil	In het Actieplan wordt met een lappendeken bedoeld dat wegvakken van minder dan een kilometer niet gewenst zijn. De delen die op de Nettelhorsterweg wel voorzien worden van stil asfalt hebben allemaal een lengte van minimaal

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

26 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	asfalt aan te leggen op de Nettelhorsterweg tussen HP 6.1-8.4 en HP 3.9-5.5. Vanuit beheer en onderhoud is het dus efficiënter om de gehele weg van stil asfalt te voorzien.	een kilometer. Het deel waar nu geen stil asfalt komt leidt niet tot korte wegvakken met verschillend wegdek. De wegvakken waar wel stil asfalt is voorzien vallen overigens strikt genomen buiten het plangebied, dat eindigt bij km. 2.0. Hoe dan ook, vanuit de berekeningen met de prognosecijfers hoog scenario is gebleken dat vanaf km. 3.8 tot en met de aansluiting van de Hekweg geluid reducerend asfalt een effectieve maatregel is. Een uitzondering hierbij is het asfalt bij de rotonde km. 6.0 deze wordt ook niet voorzien van geluid reducerend asfalt omdat dit asfalt niet tegen wringende krachten kan. Voor het gedeelte tussen 0.0 en 3.8 is de aanleg van geluid reducerend asfalt niet effectief maar ook niet noodzakelijk. Wij delen uw mening overigens niet dat de Nettelhorsterweg een lappendeken wordt die niet efficiënt kan worden onderhouden.
Ambitie toepassing geluidsmaatregelen	We vragen de Provincie Gelderland om niet alleen vanuit normen te handelen maar ook vanuit ambitie zoals ook verwoord in het eigen Actieplan Geluid en Gelders Milieu Plan. Stil asfalt levert ook een positieve bijdrage aan emissies. En aangezien de N825 het hoogste percentage zwaar verkeer heeft van N-wegen in Gelderland, is een extra reductie van zowel geluid alsook emissie in onze ogen gerechtvaardigd	De provincie Gelderland handelt niet alleen vanuit de eisen en normen vanuit het Actieplan Geluid maar ook vanuit duurzaamheidscriteria. Op het traject tussen 0.0 en 2.0 bevindt zich een beperkt aantal woningen waarbij de toepassing van geluid reducerend asfalt niet doelmatig is (zie ook 2.1.2). Geluid reducerend asfalt heeft een kortere levensduur (maximaal 9 jaar). Verder blijkt uit de rapportage dat er geen bronmaatregelen noodzakelijk zijn. Van het toepassen van bronmaatregelen kan een ongewenste precedentwerking uit

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

27 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		gaan voor soortgelijke wegvakken in de omgeving.
Maatregelen/oplossingen	Indieners constateren, dat in het ontwerpplan onvoldoende maatregelen zijn genomen voor het leefklimaat voor zowel omwonenden als ook de natuur rond de N825 als gevolg van de toename van het wegverkeerslawaaï en verzoeken dat alsnog te doen bij de vaststelling van het definitieve inpassingsplan.	We verwijzen naar het antwoord onder 2.1.4

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
28 van 43

Zienswijze 6, omwonende met bedrijf woonachtig (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Ligging plangebied	De beoogde locatie voor verlegging grenst aan enkele van de percelen van indiener. Het beoogde plangebied overlapt zelfs met enkele van zijn percelen, aldus indiener. Indiener is niet content met de beoogde verlegging en het gevoerde proces. Indiener kan niet met het plan instemmen.	Van reclamant is circa 1500 m² grond benodigd. Er is reeds contact geweest, waarbij de plannen en de grondverwervingsprocedure zijn toegelicht. Er is nog geen financiële schadeloosstelling aangeboden., De provincie verwacht op korte termijn dit wel te kunnen doen en hoopt met reclamant in der minne tot overeenstemming te kunnen komen.
Geluid	De door u gepresenteerde verlegging van de N825 tussen de Goorsegweg en de Nettelhorster Laak zorgt ervoor dat het nieuwe tracé niet meer geflankeerd wordt door robuuste oude eiken die geluid dempen en fijnstof uit de lucht filteren. En nu het beoogde nieuwe tracé ook nog enkele tientallen meters richting mijn bedrijf verschuift verwacht ik (fijn)stof en/of geluidsoverlast. Volgens figuur 3 op pagina 17 van Bijlage 3 val ik net buiten de geluidzone van de N825 en zijn er voor mijn woning geen Rekenresultaten N346 (Tabel 9 op bladzijde 26) bekend. Dit moet hersteld worden. In Bijlage 4 lees ik dat de receptorpunten wel opgeschoven worden maar nergens lees ik dat de NSL-rekentool rekening houdt met het wegvallen van tientallen bomen. Dit onderzoek kan niet op mijn instemming rekenen.	Het afschermend effect van verspreid staande bomen op de gevelbelasting is verwaarloosbaar. Voordat sprake kan zijn van een afschermend effect van een bomenrij moeten deze bomen tegen elkaar aan staan en mag alleen 10% van het oppervlak van het scherm een opening zijn. Op basis van het wettelijk kader hoeft de gevelbelasting buiten de aangegeven geluidzones niet berekend te worden. Ter plaatse van de woning zal als gevolg van het project voldaan worden aan de grenswaarden.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

29 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Grondgebruik	Daarnaast is het teleurstellend om te constateren dat er vruchtbare landbouwgrond permanent aan de landbouw wordt onttrokken voor het verleggen van een weg.	Voor de plannen op de Nettelhorsterweg heeft de provincies keuzes moeten maken. Voor dit plan is er prioriteit gegeven aan de historische waarden van het gebied en de bestaande bomenlanen boven het gebruik van de grond. Overigens gaat er een deel van de grond verloren aan landbouwgrond, op een groot deel van de benodigde gronden wordt een beperking gesteld aan het gebruik en wordt ingericht als waardevol landschap.
Communicatie	Het verbaast indiener ten eerste dat de Provincie communiceert dat er al overeenstemming is met aangrenzende landeigenaren en het ontwerp - Inpassingsplan Verlegging N825 al ter inzage ligt en men dan pas een informeel bezoek krijg van een vertegenwoordiger van de Provincie Gelderland.	Wij vinden het vervelend dat bij u de indruk is dat de provincie communiceert dat er al met alle aangrenzende landeigenaren al overeenstemming is, dit is namelijk niet het geval. De provincie is gestart met de grondverwerving en heeft contact gelegd met de eigenaren. De komende periode zal met de eigenaren overleg worden gevoerd of zij instemmen met het verkopen van de grond. Het enige wat gecommuniceerd is dat de provincie en het Landgoed Twickel achter het landschapsplan staan en dat daar overeenstemming over is.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

30 van 43

Zienswijze 7, indiener woonachtig in Geesteren (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Bomenkap	Het uitgangspunt is het veiliger maken van dit gedeelte van de Nettelhorsterweg. Indiener is enorm geschrokken van de oplossing hiervoor. Het kappen van 113 bomen geeft een enorme schade aan de natuur. Deze bomen hebben er samen meer dan 15000 jaar over gedaan om de huidige vorm te bereiken.	De consequenties van de gekozen uitgangspunten zijn besproken met de bomenstichtingen. De bomenstichtingen hebben ingestemd met het landschapsplan en het kappen van de zuidelijke bomenlaan. Ter compensatie worden 454 nieuwe bomen geplant. Het klopt dat deze aan te planten bomen niet dezelfde afmetingen hebben als de te kappen exemplaren, maar het is de insteek dat deze bomen op het moment van plant al een redelijke omvang hebben. Deels komen ze op het Carré van het landgoed en deels ter versterking van de huidige te behouden bomenlaan op het eerste deel van het traject. Verder worden er overeenkomstig het landschapsplan 2 bospercelen aangelegd en wordt het coulisselandschap aan de oostzijde van de weg hersteld met 8 meter brede houtwallen. Deze houtwallen bestaan uit diverse soorten bomen en struiken. In de Wet Natuurbescherming is in artikel 4.3 een herplantplicht binnen 3 jaar opgenomen. De regels in het inpassingsplan gaan echter uit voor een versnelling, namelijk herplant en compensatie binnen 1 jaar. Wij merken naar aanleiding van de ingekomen zienswijze op dat de herplantplicht juridisch beter verankerd kan worden in het plan. Daarom wordt de bijlage Landschapsplan aangepast met de aantallen en soorten te herplanten

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

31 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	Deze bomen worden vervangen door 262 boompjes die tezamen nog geen 5000 jaar achter de rug hebben. Het zal dus minimaal 40 jaar duren voor de schade aan de natuur weer in evenwicht is gebracht.	bomen. Ook wordt dit een bijlage van de planregels (het juridisch maatgevend deel van het inpassingsplan) in plaats van een bijlage bij de plantoelichting. Al met al menen we niet dat de schade aan de natuur onvoldoende gecompenseerd wordt. Een klein deel van deze 113 bomen is echter nog jong. Ze zijn aangeplant na de reconstructie van de weg in de jaren 80.
Veiligheid	Op de informatieavond werd ervanuit gegaan dat de ongelukken worden veroorzaakt door een te smalle weg. Indiener is daar niet van overtuigd. Mijns inziens wordt op de Nettelhorsterweg bijna dagelijks ingehaald op plaatsen waar dit onverantwoord is en ook niet toegestaan. Hierdoor ontstaan levensgevaarlijke situaties en kunnen ongelukken niet uitblijven. Een betere oplossing om de veiligheid van de Nettelhorsterweg te borgen, is naar zijn mening: • Op de gehele Nettelhortsterweg een doorgetrokken middellijn plaatsen. • Over de hele weg een inhaalverbod voor alle verkeer. • Handhaving hiervan door middel van cameratoezicht. En als extraatje achter de hand de maximum snelheid verlagen naar 60 km per uur.	De ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door de te smalle weg maar door meerdere oorzaken. Tijdens overleggen met de initiatiefnemers van de slimste weg werd het inhalen in relatie tot langzaam rijdend verkeer aangehaald. In onze plannen is samen met brancheorganisaties LTO en Cumela, de politie Noord Oost Gelderland, de initiatiefnemers van de slimste weg, de gemeentes Lochem en Berkeland gekeken naar oplossingen om een inhaalverbod in te stellen. Het instellen van een inhaalverbod is mogelijk door de dubbele doorgetrokken asstreep te plaatsen in relatie met de aanleg van 6 verplichte landbouwpasseerhavens. Extra cameratoezicht is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. De Burgermeesters van Lochem en Berkeland kunnen de politiekorpsen verzoeken om meer toezicht op de handhaving. Het verlagen van de snelheid van deze belangrijke weg in de ontsluiting van de Achterhoek naar de A1 is niet wenselijk gezien de functie van de weg. Het plaatsen van alleen 60 km borden is niet

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

32 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		voldoende, daarbij zal de indeling van de weg ook rigoreus aangepast moeten worden.
	Indiener vertrouwt erop dat er serieus naar deze brief zal worden gekeken en er met de inhoud iets wordt gedaan	Alle ingezonden zienswijzen worden serieus bekeken en beantwoord. Wij kunnen niet op al uw punten aanpassingen doen op de plannen. Wij hopen wel dat onze antwoorden u kunnen gerust stellen.

Conclusie

De zienswijze geeft op het onderdeel bomenkap aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan. De herplant wordt beter juridisch verankerd. De aantallen en soorten herplant zijn vastgelegd in de planregels (zie ook bijlage 1 van de regels).

Door de voorwaardelijke verplichting dient aanplant /compensatie van 454 bomen binnen 1 jaar (na ingebruikname van de weg) in plaats van 3 jaar plaats te vinden.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

33 van 43

Zienswijze 8, indiener woonachtig in Geesteren (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Bomenkap	Tijdens de inloopbijeenkomst over het onderhoudsplan voor een deel van de Nettelhorsterweg- Ruinelaan de N825, (zaaknummer 2016-004879) begreep indiener dat de veiligheid (van de kruising) verbeterd moet worden. Een goed streven, behalve dat er voor dit plan 113 gezonde eiken gekapt "moeten" worden.	Het uitgangspunt van dit gedeelte van de Nettelhorsterweg is niet het veiliger maken van de Nettelhorsterweg maar het in overeenstemming brengen van de breedte van de weg met zijn functie. De Nettelhorsterweg wordt om die reden aangepast. De N825 is een gebiedsontsluitingsweg waarbij een breedte van 7.50 m gebruikelijk is. De huidige Nettelhorsterweg is 6,50 m breed, terwijl de rest van de Nettelhorsterweg wel voldoet. Deze weg sluit aan op het inmiddels onherroepelijke inpassingsplan van de Schakel A1-Achterhoek waarbij de weg ook verbreed en aangepast moet worden
Oorzaak ongelukken	Ongelukken worden veroorzaakt door rijden met een te hoge snelheid. Een oplossing daarvoor zou kunnen zijn snelheidscontrole bijvoorbeeld d.m.v. flitspalen.	Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door een te hoge snelheid maar hebben meerdere oorzaken. De gemiddelde snelheid op de Nettelhorsterweg is te hoog. Circa 85% van de weggebruikers rijdt 91 of meer. Handhaving ligt bij het Openbaar Ministerie. De Burgermeesters van Lochem en Berkelland kunnen een verzoek indienen bij de politiekorpsen voor meer toezicht op de handhaving van de snelheid.
	Ongelukken worden veroorzaakt door zeer onverantwoorde inhaalmanoeuvres. Een oplossing zou kunnen zijn een (gedeeltelijk) verbod op inhalen bijv. door het plaatsen van een midden geleider, zoals dit ook is op de weg van Lochem naar Zutphen. En een deel van de Nettelhorsterweg op die hoogte is daar voldoende breed voor. Daar staan de bomen aan een zijde bijna 3 meter uit de kant	Tijdens het onderzoek is inderdaad gebleken dat er op de Nettelhorsterweg veel ingehaald wordt op plaatsen waar dat niet mogelijk is. In bochten en bij zijwegen en ter hoogte van perceelaansluitingen. Een van de oorzaken is dat er op de Nettelhorsterweg ook landbouwvoertuigen rijden. In samenwerking met brancheorganisaties LTO en Cumela, de politie Noord Oost Gelderland, de initiatiefnemers van de slimste weg, de gemeentes Lochem en Berkelland is gekeken naar oplossingen om een inhaalverbod in te stellen.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

34 van 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Het instellen van een inhaalverbod is mogelijk door de dubbele doorgetrokken asstreep te plaatsen in relatie met de aanleg van 6 verplichte landbouwpasseerhavens. Een verhoogde midden scheiding op deze weg is niet mogelijk en kan zelfs gevaarlijk zijn voor motorrijders en voor hulpdiensten die voor de spoedeisende hulp moeten inhalen.
	Ongelukken worden veroorzaakt door bezig te zijn op een mobiel, tijdens het rijden. Een oplossing zou kunnen zijn vaker en intensiever controle en hogere boetes. Daarvoor ook waarschuwingsborden plaatsen	Tegen het gebruik van de mobiel in de auto wordt al voldoende campagne gevoerd. Het is voor het openbaar ministerie niet mogelijk om overal te handhaven. De boetes hiervoor zijn hoog. Er ligt uiteraard ook een verantwoordelijkheid bij de automobilisten zelf.
	Als de weg breder zou worden, nodigt dat uit tot nog harder rijden. Met alle gevolgen van dien.	Het breder worden van de weg hoeft niet direct te leiden tot verhogen van de snelheid. We voeren diverse andere maatregelen uit die een drukkend effect hebben op de snelheid. Te noemen zijn het instellen van een inhaalverbod, het aantrekkelijker maken van het landschap rondom de weg.
	Er zijn alternatieven voor het kappen van gezonde bomen die daar al jaren staan. Het probleem ligt niet bij de bomen, maar bij het rijgedrag van mensen. Overal moeten bomen wijken omdat mensen hun verstand te weinig gebruiken in het verkeer. Laten we DAT eens aanpakken.	Wij hebben voor het maken van de plannen gekeken naar allerlei alternatieven. Voorop staat dat de weg wel verbreed moest worden naar 7.50 m. Deze hebben ertoe geleid dat de eerste 700 m van de weg verplaatst wordt en dat de meer dan 300 jaar oude eikenbomen aldaar behouden konden blijven. Voor de bomen tussen de Nettelhorsterlaak en de Broekstraat is bekeken of alle bomen behouden konden blijven dit bleek niet het geval te zijn. Of de noordelijke laan of de zuidelijke laan of beide lanen zouden gekapt moeten worden. Uiteindelijk gaf het historische landschap de doorslag dat vanuit dat oogpunt het beter zou zijn om de zuidelijke bomenlaan te kappen.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

35 van 43

Conclusie

De zienswijze geeft op het onderdeel bomenkap aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan. De herplant wordt beter juridisch verankerd. De aantallen en soorten herplant zijn vastgelegd in de planregels (zie ook bijlage 1 van de regels).

Door de voorwaardelijke verplichting dient aanplant /compensatie van 454 bomen binnen 1 jaar (na ingebruikname van de weg) in plaats van 3 jaar plaats te vinden.

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
36 van 43

**Zienswijze 9, namens indieners woonachtig aan de Goorseweg
(geanonimiseerd)**

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Ruimte beslag	Indieners zijn eigenaren van (onder meer) twee percelen landbouwgrond, kadastraal bekend als de gemeente Lochem Sectie A de nummers 2127 en 2128. Men dient een gedeelte van onderhavige percelen grond aan de provincie af te staan ten behoeve van het project verlegging N825. Tussen deze percelen en de Goorseweg is volgens het ontwerp inpassingsplan een vrij brede watergang gepland. Indieners wensen dat deze watergang zo smal mogelijk gaat worden. Volgens indieners is een brede watergang, gezien de goede ontwateringsmogelijkheden, niet noodzakelijk. Bovendien scheelt dit behoorlijk in het ruimtebeslag	Het is mogelijk reclamant tegemoet te komen. Er is 0,5 m minder verwerving nodig ten noorden van de C watergang. Dit betekent in totaliteit een reductie van de aan te kopen oppervlakte van 184 m ² . Inmiddels is er mondelinge overeenstemming tussen partijen over de grondverwerving.
	Indieners verzoeken om de zienswijze te honoreren door het inpassingsplan zo aan te passen dat er een smalle sloot wordt gerealiseerd.	Zie het bovenvermelde.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot een beperkte aanpassing van de verbeelding als het gaat om de aan te kopen gronden.

Zienswijze 10, omwonenden aan de Nettelhorsterweg (geanonimiseerd)

Onderdeel	Samenvatting	
Geluid	Indiener merkt op dat op de aansluiting met de N346 en een klein gedeelte op de N825 geluid reducerend asfalt is voorzien. De argumentatie hiervoor komt blijkbaar voort uit het rekenmodel en niet uit de praktijk. In het rapport van dBvision wordt steeds de toename berekend ten opzichte van voor en na de reconstructie. Het is bijzonder vreemd en volledig onlogische dat geen gebruik is gemaakt van recente geluidsmetingen - voor zover aanwezig. Wel zijn er meetgegevens van voor 2016. Er zijn volgende redenen om aan te nemen dat in de huidige situatie de geluidshinder buitensporig is toegenomen.	Voor een reconstructieonderzoek in het kader van de Wet geluidhinder wordt het verschil berekend van het jaar voor aanvang van de werkzaamheden (2021) en 10 jaar na realisatie van het project (2032). Beide jaren zijn toekomstige jaren waardoor geluidsmetingen niet mogelijk zijn. De toename van de verkeersintensiteiten tussen de genoemde jaren is gemiddeld 1% groei per jaar. Dat is niet buitensporig maar ligt onder het landelijk gemiddelde.
Verlaging snelheid	Het geluid bij de bron te verminderen zal moeilijk zijn, verlagen van de maximale snelheid van 80 naar 70 km/h kan tot de mogelijkheden behoren. Bijkomstig voordeel is dat minder energie wordt verbruikt en daarmee de ook CO2 uitstoot wordt verminderd.	Het is juist dat verlaging van de snelheid leidt tot een verbetering van de CO2 uitstoot. Uit de rapportage van dBvision over de luchtkwaliteit blijkt dat deze waarden onder de Europese norm liggen. Het verlagen van de snelheid naar 70 km/uur is niet wenselijk. De maximale snelheid op de snelheid behorende bij de functie van de weg is 80 km/uur. In dit geval zal de snelheidsverlaging bovendien niet tot een significante, in de praktijk hoorbare geluidsreductie leiden.

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

38 van 43

Trillingen	Indieners heeft op basis van de huidige wegligging reeds veel last van trillingen van de zwaardere vrachtwagens. Deze trillingen hebben al geleid tot aantoonbare schade aan hun woning; scheurvorming op diverse plekken in de buitengevel en doorlopend in de binnenmuur (scheur door en door). Als gevolg van deze scheuren, zijn begin dit jaar herstelwerkzaamheden (o.a. d.m.v. extra funderingsverstevigingen), uitgevoerd om zo verdere schade te voorkomen. Het woonhuis dateert uit de jaren 20 van de vorige eeuw en de scheuren aan de bestaande buitengevels dateren pas van de laatste jaren. Daarnaast zijn ook fysiek trillingen te voelen bij het passeren van zware vrachtwagens. Kortom aannemelijk is te maken dat er een causaal verband is tussen het toegenomen (zwaarder) verkeer en de scheurvorming in mijn woonhuis. De herstelwerkzaamheden waren rond de Eur 4.000,=, desgewenst kan ik de rekening van deze herstelwerkzaamheden met u delen. Ik heb niet eerder deze kosten geclaimd omdat ik geen lastpak wil zijn. Daarentegen wil ik wel graag verdere toekomstige schade, zeker gezien de te verwachten toename van (zwaarder) verkeer, zien te voorkomen. Bij de aanleg van de nieuwe weg kan met stiller asfalt verdere gevolg schade uitblijven. Uiteraard zijn indieners blij dat in die nieuwe situatie de weg wat verder van hun woonhuis komt af te liggen, echter i.c.m. de toename van (mogelijk ook zwaarder) verkeer, kan niet voorspeld worden of de trillingen minder gaan worden. Een lagere snelheid en/of geluidsarm asfalt zal naar verwachting zowel geluid en trillingen verder weten te beperken.	Uw woning ligt nabij het smalle gedeelte van de Nettelhorsterweg waar de weg nauwelijks 6 meter breed is met aan beide kanten grote eikenbomen. Vrachtwagens kunnen nauwelijks uitwijken maar als dit het geval is komen ze terecht in de berm. De berm is in de loop van de jaren wel verstevigd maar het kan zijn dat door het gewicht van de vrachtwagen trillingen in de ondergrond ontstaan. Het doorwerken van trillingen in de ondergrond is ook afhankelijk van de grondslag zo is dit bij klei en veengrond anders dan bij zandgrond. Het nieuwe ontwerp zal volgens onze inschatting niet leiden tot meer trillingen. De weg komt immers een eind verder van uw woning af te liggen en zal bestaan uit een goede asfalt- en funderingsconstructie. Wij verwachten met deze plannen dat trilling overlast van het verkeer op uw woning tot het verleden behoren. Een nulmeting van de situatie van de woning zal voorafgaande aan de werkzaamheden en na voltooiing van de werkzaamheden plaatsvinden. Als er nu problemen zijn met de woning door trillingen dan wordt aan de bewoners verzocht om hierover een klacht in te dienen bij de provincie. Dan wordt de huidige klacht direct onderzocht daarvoor hoeft er niet gewacht te worden op de reconstructie van de weg. De huidige Nettelhorsterweg zal smaller worden en alleen nog dienstdoen als fietspad en ter ontsluiting van uw woning en het weiland ten noorden van uw woning.
-------------------	---	--

Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

39 van 43

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
40 van 43

Zienswijze 11, namens Stichting Twickel

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
Landschapsplan	De Stichting is verheugd dat er maatregelen worden genomen voor landschapsherstel	Wij zijn blij te vernemen dat de Stichting onze plannen voor landschapsherstel ondersteunt. Voor de verder uitwerking van de plannen zullen wij de Stichting uitnodigen om hieraan gezamenlijk invulling te geven.
Geluid	Men mist geluid reducerend asfalt op het stuk Wengersteeg/ Broekstraat zoals dat elders wel wordt toegepast (tussen 3.9 km en de Slaapweg. De situatie met aanliggende woningen verschilt immers niet.	Zie antwoord 2.1.1
	Indiener verzoekt dit te betrekken bij de vaststelling van het inpassingsplan.	Zie antwoord 2.1.1

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Datum
30 oktober 2019

Zaaknummer
2018-008644

Blad
41 van 43

Bijlagen

Bijlage 1 Stiltegebied Borculo Noord



Datum

30 oktober 2019

Zaaknummer

2018-008644

Blad

42 van 43

Bijlage 2

